

Annamari Ruonakoski, Sakari Somerpalo, Juha Kaakinen ja Riitta Kinnunen

Esteettömyys

ja ikääntyneiden palvelutarve

SOSIAALI- JA TERVEYSMINISTERIÖ
LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Helsinki 2005



ISSN 1236-2115
ISBN 952-00-1750-X (nid.)
ISBN 952-00-1751-8 (PDF)

Yliopistopaino
Helsinki 2005

TIIVISTELMÄ

Annamari Ruonakoski, Sakari Somerpalo, Juha Kaakinen ja Riitta Kinnunen. Esteettömyys ja ikääntyneiden palvelutarve. Helsinki 2005. 85 s. (Sosiaali- ja terveysministeriön selvityksiä, ISSN 1236-2115; 2005:11)
ISBN 952-00-1750-X (nid.), ISBN 952-00-1751-8 (PDF)

Väestön ikääntyessä ympäristön esteettömyydestä merkittävästi hyötyvien henkilöiden määrä kasvaa. Ympäristön ominaisuudet, asiointimatkojen pituus ja liikennepalvelujen esteettömyys ovat usein ratkaisevassa asemassa ikääntyneiden itsenäisen selviytymisen ja avuntarpeen kannalta. Liikkumisympäristön ongelmakohtien ratkaiseminen henkilökohtaisten palveluiden käyttöä lisäämällä tai omaisten apuun turvautumalla aiheuttaa huomattavia kustannuksia. Tässä työssä on esitutkimuksen tavoin kartoitettu liikkumisympäristön ja lähipalveluverkon puutteiden aiheuttamia kustannuksia ja niiden kohdentumista. Työn lähtökohtana ovat empiiriset tapaustutkimukset.

Tutkittuja tapauksia oli kolme: lähikaupan lopettamisen myötä pidentyneet asiointimatkat Hämeenlinnan Asemanseudulla, palvelulinja Seiskan toiminta ja käyttäjäkunta Hämeenlinnassa sekä Hauhon Eteläisten kylän ikääntyneille asukkailleen tarjoamat liikkumismahdollisuudet. Tutkimusmenetelminä käytettiin teemahaastatteluita ja Asemanseudulle tehtyä postikyselyä.

Tapaustutkimukset osoittivat, että liikkumisympäristön puutteet lisäävät selvästi avuntarvetta ja aiheuttavat huomattavia kustannuksia niin avun antajille kuin ikääntyneille itselleenkin. Rahassa arvioitavien kustannusten lisäksi liikkumismahdollisuudet vaikuttivat myös elämisen laatuun, sosiaaliseen kanssakäymiseen ja henkiseen hyvinvointiin.

Asiointimahdollisuuksien heikkenemisestä seuranneet kustannukset lankesivat tutkituissa tapauksissa lähes kokonaan ikääntyneiden itsensä ja heidän omaistensa maksettaviksi. Käytössä olevat toimintakykyluokitukset ja tulokriteerit rajasivat tehokkaasti kunnan osuutta avun antamisesta. Kunnan kustannukset nousevat merkittävimmin silloin, kun ikääntynyt siirtyy pysyvästi laitoshoidon. Yhteyttä liikkumismahdollisuuksien ja laitokseen hakeutumisen välillä on tapaustutkimuksessa vaikea osoittaa pitävästi, mutta tilastot tukevat oletusta huonojen liikkumismahdollisuuksien toimintakykyä heikentävästä vaikutuksesta.

Tutkituissa tapauksissa kustannusvertailut liikkumisympäristön tai -palveluiden parantamisinvestointien ja niiden palveluntarvetta pienentävien vaikutusten välillä olivat hyödyllisiä ja hahmottivat eri osapuolille koituvien menojen suuruusluokkia. Laskelmien tekemisen helpottamiseksi olisi entistä enemmän kiinnitettävä huomiota siihen, mitkä liikkumisympäristön tekijät ovat ratkaisevia palvelutarpeen kannalta ja kuinka moni hyötyy liikkumisympäristön kehittämisestä. Jatkossa tulisi selvittää, voidaanko esteettömyydestä ratkaisevasti hyötyvien määrän arvioinnissa hyödyntää ikääntyneille jo nyt tehtävien toimintakykyarviointien tietoja tai ennaltaehkäiseviä kotikäyntejä. Sosiaalitoimen roolia esteettömyyden kehittämisessä ehdotetaan lisättäväksi siten, että sosiaalitoimen tietämys asiakkaidensa tarpeista, liikkumisympäristön ongelmakohdista ja ympäristön puutteiden aiheuttamasta avuntarpeesta kootaan teknisen toimen ja maankäytön suunnittelun käytettävissä olevaan muotoon.

Asiasanat: ikääntyminen, kustannukset, sosiaalipalvelut, vanhukset, ympäristö

SAMMANDRAG

Annamari Ruonakoski, Sakari Somerpalo, Juha Kaakinen och Riitta Kinnunen. Tillgänglighet och servicebehov av de äldre. Helsingfors 2005. 85 s. (Social- och hälsovårdsministeriets rapporter, ISSN 1236-2115; 2005:11)
ISBN 952-00-1750-X (inh.), ISBN 952-00-1751-8 (PDF)

I samband med att befolkningen åldras, ökar antalet personer som märkbart gagnas av tillgänglighet. Rörlighetsomgivningens egenskaper, ärenderesors längd och tillgänglighet av trafikservice är ofta i nyckelposition då det gäller äldre människors självständigt liv och hjälpbehov. Att lösa rörlighetsomgivningens problem genom att öka personlig service eller att förlita sig på hjälp av anhöriga, orsakar märkbara kostnader. I detta arbete har man på samma sätt som i förundersökningen kartlagt kostnader av brister på rörlighetsomgivningen och när servicenätverket samt hur dessa kostnader inriktas. Arbetet bygger på empiriska fallundersökningar.

Undersökningen omfattade tre fall: förlängda ärenderesor i Asemanseutu i Tavastehus på grund av stängning av närbutik, verksamheten och användarna av servicelinje Seiska samt erbjudna rörlighetsmöjligheter till äldre invånare i by Eteläinen Hauho. Som undersökningsmetoder användes temaintervjuer samt en postenkät som användes i Asemanseutu.

Undersökningsfallen visade, att brister i rörlighetsomgivningen ökar märkbart på hjälpbehov och orsakar betydliga kostnader såväl för de som hjälper som för de äldre själva. Förutom kostnader som går att mäta i pengar, påverkade rörlighetsmöjligheterna även livskvalitet, socialt umgänge och psykiskt välbefinnande.

Kostnader som uppstod på grund av försämrade möjligheter till ärenderesor föll i de undersökta fallen nästan helt på de äldre själva eller på deras anhöriga. Kommunens andel av hjälpen begränsades effektivt av gällande funktionsduglighetsklasser och inkomstkriterier. Kommunens kostnader stiger mest märkbart då, när den äldre personen flyttas till permanent institutionsvård. Sambandet mellan rörlighetsmöjligheter och sökande till vårdanstalt är svårt att giltigt bevisa, men statistiken stöder antagandet att dåliga rörlighetsmöjligheter försämrar en individs funktionsförmåga.

Kostnadsjämförelser mellan rörlighetsomgivningens eller -tjänsternas förbättringsinvesteringar och den effekt de har på servicebehov var nyttiga i de undersökta fallen och gav en bild av hur stora utgifterna är för de olika parterna. För att förenkla på kalkylerna borde man allt noggrannare fästa uppmärksamhet på vilka faktorer i rörlighetsomgivningen som är avgörande för servicebehovet samt hur många som gagnas av att rörlighetsomgivningen utvecklas. I fortsättningen borde man undersöka ifall man kan utnyttja informationen om nuvarande funktionsduglighetsbedömningar eller hembesök i bedömningen av hur många som skulle gagnas av tillgängligheten. Det föreslås att socialväsandets roll i utvecklingen av tillgänglighet ökas så att väsendets kunskaper om klienternas behov, problem i rörlighetsomgivningen samt det hjälpbehov som orsakas av omgivningens brister sammanställs på ett sätt som är tillgängligt för de tekniska väsendet och markanvändningsplaneringen.

Nyckelord: kostnader, omgivning, socialservice, äldre, äldre

SUMMARY

Annamari Ruonakoski, Sakari Somerpalo, Juha Kaakinen and Riitta Kinnunen. Accessibility and service needs of older people. Helsinki 2005. 85pp. (Reports of the Ministry of Social Affairs and Health, ISSN 1236-2115; 2005:11)
ISBN 952-00-1750-X (print), ISBN 952-00-1751-8 (PDF)

The number of people, who significantly benefit from accessibility will increase with the aging population. The characteristics of the mobility environment, the length of shopping trips and the accessibility of transport services have often a decisive role for older people's independent living and need for help. Solving the problems caused by the barriers in mobility environment by using municipal services or assistance by relatives causes significant costs. This preliminary study aims at estimating the costs caused by the deficiencies in the mobility environment and local service network and how they are targeted. The work is based on empirical case studies.

The three studied cases include: longer shopping trips as a result of shutting down a grocery store in the Asemanseutu of Hämeenlinna, the operation and passengers of the service line Seiska, and the facilities for mobility impaired elderly people provided by the village of Eteläinen in Hauho. The methods used included half-structured interviews and mailed questionnaires conducted in Asemanseutu.

The case studies indicated that the deficiencies in mobility environment clearly increase the need for help and cause considerable costs for older people as well as for people assisting them. In addition to monetary costs, the possibilities for mobility also influenced the quality of life, social relationships and mental wellbeing.

In the studied cases, the costs caused by decreased possibilities for shopping and access to services were almost entirely paid by the elderly themselves or by their relatives. The use of municipal home care services was efficiently limited by the income and functional capacity criteria used in the allocation of municipal help. The costs of the municipality will increase most when an elderly person is institutionalized. The connection between possibilities for mobility and institutionalization is difficult to prove in a case study, but the statistical studies on the subject support the assumption that poor possibilities for mobility will decrease the functional capacity of elderly people.

In the studied cases, cost comparisons between the investments in improving the mobility environment and transport services and their impact on reducing the need for services, were useful. These comparisons also helped to understand the magnitude of costs incurred to each party. In order to facilitate calculations, more attention should be paid to evaluating which factors in the mobility environment are decisive for the service needs, and what is the number of people benefiting from improved mobility environment. In the future, it should be studied if the information gathered in the context of the functional capacity evaluation and preventive house calls could be used to estimate the number of those significantly benefiting from improved accessibility. It is suggested that the role of the municipal social services should be enhanced in developing accessibility. The social workers' knowledge of the needs of their clients, barriers of the mobility environment and need for help due to deficiencies in the mobility environment should be compiled in a format that is useful to the technical and land use planning sectors.

Key words: ageing, costs, environment, older people, social services

Esteettömän liikkumisen tutkimus- ja kehittämisohjelma "Elsa" 2003–2006

”Esteetön liikennejärjestelmä on sellainen, että myös lapset, iäkkäät ja toimintaesteiset henkilöt suoriutuvat turvallisesti päivittäisestä liikkumisestaan.”

Elsa on liikenne- ja viestintäministeriön poikkihallinnollinen esteettömän liikkumisen tutkimus- ja kehittämisohjelma. Ohjelman taustavaikuttajina ja hankkeiden osarahoittajina ovat useat eri ministeriöt, väylälaitokset sekä järjestöt. Elsa-ohjelma on toteutettu vuosina 2003-2006.

Kolmivuotisella Elsa-ohjelmalla on tuettu työtä liikennejärjestelmän esteettömyyden parantamiseksi ja nostettu aihe esille yleiseen tietoisuuteen. Tärkeä osa ohjelmaa on ollut hankkeiden toteuttaminen ja niiden tuloksista tiedottaminen.

Elsa-ohjelma toteuttaa osaltaan liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategiaa. Vuonna 2003 julkaistun strategian tavoitteena on, että valtion ylläpitämä liikenneinfrastruktuuri ja julkisen liikenteen palvelut ovat esteettömiä ja turvallisia kaikille. Valtionhallinto toimii yhteistyössä kuntien ja yksityisen sektorin kanssa näiden vastuulla olevien liikennejärjestelmän osien parantamiseksi.



Lisätietoja Elsa-ohjelmasta: www.elsa.fi

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Esipuhe

Väestön keski-ikä nousee Suomessa nopeasti ja asettaa haasteita kunnille. Esteetön liikkumisympäristö on usein ratkaiseva tekijä ikääntyneiden itsenäiselle selviytymiselle. Ympäristön puutteista aiheutuvia ongelmia joudutaan usein ratkaisemaan palveluita lisäämällä, mikä käy pidemmän päälle kalliiksi niin kunnille kuin ikääntyneille itselleenkin. Tässä työssä on esitutkimuksen omaisesti kartoitettu liikkumisympäristön ja lähipalveluverkon puutteiden ikääntyneille ja heidän auttajilleen aiheuttamia kustannuksia.

Tutkimus on tehty osana liikenne- ja viestintäministeriön Esteettömän liikkumisen Elsatutkimusohjelmaa. Työtä ohjanneen hankeryhmän puheenjohtajana toimi Irja Vesanen-Nikitin liikenne- ja viestintäministeriöstä. Hankeryhmän muut jäsenet olivat Olli Saarsalmi sosiaali- ja terveysministeriöstä, Seija Tamminen ja Markku Vasama Hämeenlinnan kaupungilta, Leena Kemppainen ja Rauno Lepistö Hauhon kunnasta, Hannu Rinne Hämeenlinnan vammaisneuvostosta sekä Anna-Liisa Torvinen Hämeenlinnan vanhusneuvostosta. Hankkeen rahoittivat liikenne- ja viestintäministeriö ja sosiaali- ja terveysministeriö.

Hankkeen projektipäällikkönä, vastuullisena tutkijana ja hankeryhmän sihteerinä toimi Annamari Ruonakoski Linea Konsultit Oy:stä. Muut konsultin työryhmän jäsenet olivat Sakari Somerpalo Linea Konsultit Oy:stä sekä Juha Kaakinen ja Riitta Kinnunen Sosiaalikehitys Oy:stä.

Tekijät kiittävät lämpimästi haastateltuja yksityishenkilöitä ja viranhaltijoita, kyselytutkimuksen vastaajia ja muuten työhön osallistuneita. Ilman panostanne työn toteuttaminen ei olisi ollut mahdollista.

Helsingissä 31 päivänä toukokuuta 2005

Olli Saarsalmi
yli-insinööri
SOSIAALI- JA TERVEYSMINISTERIÖ

Irja Vesanen-Nikitin
ylitarkastaja
LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

SISÄLLYS

Tiivistelmä.....	3
Sammandrag.....	5
Summary	7
Elsa-ohjelman esittely	9
Esipuhe	11
1 Johdanto	15
1.1 Työn tausta	15
1.2 Työn rajaukset ja tavoitteet	16
1.3 Tutkimuksen toteuttaminen	17
2 Liikkumisympäristö ja ikääntyneiden arki.....	19
2.1 Liikkumisympäristön muotoutuminen	19
2.2 Liikkumisympäristön vaikutukset ikääntyneiden arkeen	20
2.3 Perusasioita ikääntyneiden palveluista	22
3 Tutkitut tapaukset	24
3.1 Hämeenlinna ja Hauho ikääntyneiden asuinpaikkana	24
3.1.1 Hämeenlinna	24
3.1.2 Hauho	25
3.2 Lähikauppa lopetti - ikääntyneiden asiointimatkat pitenivät.....	27
3.2.1 Tausta	27
3.2.2 Lähikauppaa korvaavia palveluita.....	28
3.2.3 Asemanseudulla tehty kysely	29
3.2.4 Kyselyä täydentävät puhelinhaastattelut	36
3.2.5 Vaikutukset kotipalveluhenkilöstön ajankäyttöön	38
3.2.6 Lähikaupan poistumisen vaikutuksia	39
3.3 Palvelulinja Seiska - parannus liikkumismahdollisuuksissa	41
3.3.1 Seiskan toiminta	41
3.3.2 Haastattelut.....	44
3.3.3 Seiskan käyttö	44
3.3.4 Palvelulinjan kustannukset	45
3.3.5 Seiskan vaikutus käyttäjiensä toimintakykyyn ja palvelutarpeeseen	46
3.4 Eteläisten kylä Hauholla - esimerkki haja-asutusalueelta	47
3.4.1 Eteläisten kylä	47
3.4.2 Haastattelut Eteläisissä	49
3.4.3 Ikääntyneiden liikkuminen ja asiointi	49
3.4.4 Ikääntyneiden näkemykset liikkumisympäristöstä ja asioinnista.....	52
3.4.5 Ikääntyneiden selviytyminen kyläkeskuksessa ja kauempana	53
3.4.6 Liikkumisympäristön vaikutukset esimerkkitalanteissa	53

4 Johtopäätökset	57
4.1 Liikkumisympäristön kriittiset tekijät suhteessa iäkkään henkilön toimintakykyyn	57
4.2 Ikääntyneiden selviytyminen eri tyyppisillä asuinalueilla	59
4.3 Liikkumisympäristön esteet.....	61
4.4 Kustannusten muodostuminen ja kohdentuminen.....	62
 5 Suositukset.....	66
5.1 Epävirallisen auttamisen tukeminen.....	66
5.2 Hallintokuntien yhteistyö	66
5.3 Esteettömyyden asema kunnan taloudessa.....	67
5.4 Paikkatietojärjestelmien hyödyntäminen.....	68
5.5. Jatkotutkimusaiheita	68
 Lähteet	70
 Liite 1.....	72
Liite 2.....	76
Liite 3.....	84

1 Johdanto

1.1 Työn tausta

Tämän työn aiheena ovat esteettömän ympäristön ja lähipalveluverkon vaikutukset ikääntyneiden selviytymiseen arkielämästään. Esteettömyyden lisäämistä on usein perusteltu esteettömyyden kasvavalla tarpeella väestön ikääntyessä, eri väestöryhmien tasa-arvolla ja viime kädessä myös esteettömyydestä seuraavilla taloudellisilla hyödyillä. Tässä tapaustutkimuksessa on selvitetty käytännön tasolla, millaisia ongelmia liikkumis- ja asiointiympäristö aiheuttavat ikäihmisille ja miten näiden ongelmien ratkaisemisesta syntyvät kustannukset kohdentuvat.

Läikkäiden osuus koko väestöstä kasvaa merkittävästi lähivuosikymmeninä Suomessa, samoin heidän absoluuttinen lukumääränsä. Vuonna 2000 oli 65 vuotta täyttäneitä hieman alle 800 000, vuonna 2015 heitä arvioidaan olevan 1,1 miljoonaa ja vuonna 2030 peräti 1,4 miljoonaa. Tämä merkitsee sitä, että myös liikkumisongelmaisten henkilöiden määrä lisääntyy. Yli 54-vuotiaiden liikkumisrajoitteisten määrän arvioidaan kasvavan runsaasta 500 000:sta vuonna 2000 lähes 900 000:een vuonna 2030, jos heidän osuutensa säilyy ennallaan eri ikäryhmissä. Tämä merkitsee noin 70 prosentin kasvua. (Martelin ym. 2004.)

Toimintarajoitusten on todettu olevan hyvin selvästi yhteydessä ikään, joten edellä kuvatut muutokset väestössä heijastuvat voimakkaasti myös toimintarajoituksia kompensoivien palveluiden kysyntään. Myös yksinasumisen yleistymisen arvioidaan lisäävän julkisen sektorin tuottamien palveluiden kysyntää tulevaisuudessa, kun omaisten tarjoama apu on entistä harvempien ulottuvilla.

Toisaalta yksinäisyyden sekä asuinympäristön ja asunnon liikuntaesteiden on todettu lisäävän huomattavasti toimintakyvyn ongelmien todennäköisyyttä (Vaarama 2004, 146). Monissa kunnissa on jo herätty huomaamaan asuntojen esteettömyyden merkitys ikääntyneiden ja liikkumiseesteisten selviytymiselle, ja asuntojen rakentamisessa ja korjaamisessa on otettu jo pitkä askel esteettömyyden, muunneltavuuden ja kaikille soveltuvuuden suuntaan. Myös hissittömyyden vaikutusta kotiaavun tarpeeseen on kartoitettu jo monilla paikkakunnilla, esimerkiksi Vantaalla ja Oulussa. Lisäksi on tutkittu asunnossa toteutettujen korjausten kannattavuutta.

Asuintalon ulkopuolisen liikkumisympäristön esteettömyyden vaikutuksia avuntarpeeseen ja toimintakyvyn ylläpitämiseen on tutkittu varsin niukasti. Liikkumisympäristö on asuntoa selvästi laajempi kokonaisuus, jonka yksittäisten muutosten vaikutuksia on vaikeampi osoittaa. Ikääntyneille liikkumisympäristön esteettömyys voi olla ratkaisevassa asemassa itsenäisen liikkumisen ja toimintakyvyn ylläpitämisen mahdollistajana. Joukkoliikenteen ja jalankulkuympäristön esteet ja toisaalta esteettömyys voivat vaikuttaa suoraan esimerkiksi rätälöityjen kuljetuspalvelujen ja asiointiaavun kysyntään kunnassa. Esteettömyys vaikuttaa myös siihen, kykeneekö ikääntynyt hakemaan tarvitsemansa tukipalvelut palvelukeskuksesta vai onko palvelut tuotava hänelle kohtiin. Joskus liikkumisympäristön ongelmat laukaisevat myös laitosasumisen tarpeen.

Kunnan suunnittelun ja päätöksenteon kannalta on tärkeä tietää, miten liikkumisympäristön kehittäminen vaikuttaa vanhuspalvelujen kysynnän kehitykseen ja millaisia kohteita kannattaa esteettömyyteen tähtääviä parannuksia tehtäessä priorisoida, jotta ikääntyvien tarpeet tulisivat parhaiten otetuksi huomioon. Myös palveluiden tuottamisen kustannukset tulisi voida suhteuttaa liikkumismahdollisuuksien parantamisen kustannuksiin. Tällä tutkimuksella valaistaan esteettömyyden liikkumismahdollisuuksien vaikutuksia ja niihin liittyviä kustannuksia kolmessa eri tutkimuskohteessa Hämeenlinnassa ja Hauholla.

1.2 Työn rajaukset ja tavoitteet

Rajaukset ja määritelmät

Tässä tutkimuksessa esteettömyyden vaikutuksia tarkastellaan ikääntyneiden näkökulmasta. Eri-tyisen huomion kohteena ovat 75 vuotta täyttäneet, sillä tätä ikää pidetään usein liikkumiseen ja avuntarpeeseen vaikuttavien fysiologisten muutosten rajapyykkinä. Käytännössä ikääntyminen tapahtuu hyvin yksilöllisesti: joillain henkilöillä vanhenemiseen liittyvät ongelmat alkavat huomattavasti aikaisemmin, toiset taas säilyttävät hyvän toimintakyvyn paljon pidempään. Joissain ikääntymiseen liittyvän toimintakyvyn kartoituksissa ikäraja on asetettu niinkin alas kuin 55 ikävuoteen (esim. Martelin ym. 2004). Tämän työn empiirisissä osioissa on käytetty pääasiassa 75 vuoden ikäraja, paitsi Hämeenlinnan Asemanseudun kyselytutkimuksesta on raportoitu myös nuorempien ikäryhmien vastauksia.

Toimintakyvyllä ymmärretään tässä henkilön kykyä huolehtia arkioloissa itsestään ja kodistaan sekä fyysisesti että sosiaalisesti. Jo määritelmä sisältää yhteyden ympäristöön: fyysinen suoriutumiskyky, joka jossain ympäristössä riittää hyvin selviytymiseen, voi vaativammassa ympäristössä osoittautua riittämättömäksi. (Vrt. Martelin ym. 2004, 117.)

Keskeisenä tarkastelun kohteena tutkittavissa tapauksissa on autottomien ikääntyneiden mahdollisuus itsenäiseen liikkumiseen ja asiointiin sekä sosiaaliseen elämään. Itsenäinen liikkuminen on yhteydessä myös toimintakyvyn ylläpitämiseen: jos liikkumismahdollisuudet vähenevät, niin liikkumiskyky kuin sosiaalinen kanssakäyminenkin rapautuvat helposti.

Kotihoidon antamista palveluista tarkastellaan lähinnä kotipalveluun sisältyvää asiointiapua, ateriapalveluita sekä sosiaalihuoltolain perusteella myönnettyjä taksimatkoja (ks. luku 2.3.). Lisäksi kustannusvertailuissa käsitellään laitostasumisen hintaa. Tarkastelua on rajattu siten, että vammaispalvelulain¹ perusteella palveluita saavien liikkumista ei ole huomioitu laskelmissa muuten kuin Hauhon palveluliikennetarkastelussa (2004), jossa mahdollisuus hoitaa säännöllisiä sosiaali- ja terveystoimen kuljetuksia palveluliikenteellä oli valmiiksi mukana laskelmissa. Sosiaalihuoltolakiin perustuvien matkojen myöntämisestä ja määrästä kunta päättää itse. Tällöin myönnettävien taksimatkojen tarpeen määrittelyyn vaikuttavat myös muut liikkumismahdollisuudet kuten palveluliikenne. Näin on myös tutkimuskohteena olleessa Hämeenlinnassa.

Tässä työssä liikkumisympäristöllä tarkoitetaan ihmisen elinympäristön ulkotilojen liikkumiseen tarkoitettuja väyliä ja reittejä, liikennevälineitä sekä liikenneterminaaleja ja näiden käyttömahdollisuuksia. Työssä ei puututa asuntoihin tai liiketilojen ominaisuuksiin, vaikka nekin vaikuttavat olennaisesti liikkumisen ja asioinnin esteettömyyteen. Niin ikään luonnonalueet jätetään tarkastelun ulkopuolelle.

Liikkumisympäristön tarkastelu on rajattu koskemaan seuraavia osa-alueita:

- arkielämälle keskeisten matkojen pituus

¹ Kunnan on järjestettävä vaikeavammaiselle henkilölle kohtuulliset kuljetuspalvelut niihin liittyvine saattajapalveluineen. Palvelu on subjektiivinen oikeus. Kuljetuspalvelua järjestettäessä vaikeavammaisena pidetään henkilöä, jolla on pitkäaikaisesti erityisiä vaikeuksia liikkumisessa, ja joka ei vammansa tai sairautensa vuoksi voi käyttää julkisia joukkoliikennevälineitä ilman kohtuuttoman suuria vaikeuksia. Kunnan on järjestettävä vaikeavammaiselle henkilölle kuljetuspalveluja välttämättömien työhön ja opiskeluun liittyvien matkojen lisäksi vähintään 18 yhden-suuntaista jokapäiväiseen elämään kuuluvaa asiointi- ja vapaa-ajan matkaa kuukaudessa (VpA 6 §).

- jalankulkuympäristön esteettömyys
- palveluliikenne ja muu joukkoliikenne
- autoilun tarve
- liikkumisen hinta.

Tutkimuksessa nähdään fyysinen liikkumisympäristö kokonaisuutena, jonka muodostavat yhdyskuntarakenne, palvelut, jalankulkuympäristö sekä joukkoliikenne ja palveluliikenne autoilun vaihtoehtoina. Liikenneonnettomuudet on rajattu tarkastelun ulkopuolelle, samoin tapaturmien käsittely.

Tavoitteet

Työn tarkoituksena oli selvittää liikkumisympäristön ja palveluverkon sekä niissä tapahtuneiden muutosten vaikutusta ikääntyneiden liikkumiseen ja avuntarpeeseen. Työssä painotettiin ikäihmisten omia näkemyksiä tilanteesta, ja työ toteutettiin tapaustutkimuksena. Käytännön esimerkkien käsittely antaa mahdollisuuden todeta, millaisilla liikkumisympäristöä koskevilla toimenpiteillä ikääntyneiden selviytymiseen voidaan vaikuttaa paikallisella tasolla. Vastauksia haettiin seuraaviin kysymyksiin:

- Millaisia vaikutuksia joukkoliikenteen ja jalankulkuympäristön esteettömyydellä sekä lähipalvelujen olemassaololla on ikääntyvien toimintakykyyn ja vanhuspalvelujen tarpeeseen? Mitkä ympäristön esteet ikääntyneet kokevat keskeisimmiksi?
- Millaisia taloudellisia vaikutuksia esteettömällä liikkumisympäristöllä tai sen puutteella on sosiaali- ja terveydenhuollon sekä ikäihmisten ja heidän omaistensa menoihin? Mitkä liikkumisympäristön ja palveluverkon tekijät ovat taloudellisten seurausten kannalta merkittävimpiä?

Tavoitteena on esimerkkien avulla tuoda esiin konkreettisia perusteluja esteettömyyden lisäämiselle ja toimenpiteiden priorisoinnille sekä nostaa esteettömyys nykyistä laajemmin osaksi kunnan kehittämistavoitteita. Työ tukee hallintokuntien rajat ylittävää kokonaistaloudellista tarkastelutapaa ja motivoi eri toimijoita antamaan panoksensa esteettömyyden toteuttamiseksi kunnassa.

1.3 Tutkimuksen toteuttaminen

Tutkimuskohteet

Tutkittaviksi alueiksi tässä työssä on valittu keskikokoista kaupunkia edustava Hämeenlinna ja haja-asutusaluetta edustava Hauhon Eteläisten kylä Hämeenlinnan kupeessa. Eteläinen ei ole tyypillinen suomalainen maaseutualue, jolta väki vähenee, vaan kasvava Hämeenlinnan työssäkäyntialueeseen kuuluva kylä. Eteläisten tarkastelu on sikäli antoisaa, että kylään suunnataan asukasmäärän kasvua tukevia toimenpiteitä, jolloin myös esteettömyydellä on paremmat mahdollisuudet tulla huomioon otetuksi kuin jatkuvan väestökadon alueilla.

Hämeenlinnan Asemanseudulla selvitettiin **lähikaupan lakkauttamisen ja asiointimatkan pitenemisen vaikutuksia** lähellä asuvan vanhusväestön suoriutumiseen, liikkumisen määrään ja avuntarpeeseen. Lähikaupan lakkauttaminen loi asetelman, jossa voitiin selvittää tutkittavien joukon selviytymistä kahdessa erilaisessa tilanteessa, joista toinen oli selvästi vaativampi liikkumiskyvyn suhteen.

Hämeenlinnassa tutkittiin myös **palveluliikenteen käyttäjien kokemuksia** esteettömistä liikennepalveluista ja niiden vaikutuksesta omaan liikkumiseen. Palveluliikenteen käyttäjät olivat pääasiassa iäkkäitä.

Kolmannen tutkittavan joukon muodostivat Hauhon **Eteläisten kylän ikääntyneet asukkaat**, joiden liikkumismahdollisuuksia tarkasteltiin kokonaisuutena. Eteläisten ikäihmisten selviytymistä tutkittiin sekä kyläkeskuksessa että kauempana haja-asutusalueella. Haastattelujen toteuttamisen aikaan kylän kaupan olemassaolo oli uhattuna ja palveluliikennekokeilu valmisteltavana. Tämä mahdollisti alustavat vertailut maaseudun ja kaupungin välillä.

Tutkimusmenetelmät

Pääasiallisina tutkimusmenetelminä käytettiin strukturoituja haastatteluja ja viiteensataan talouteen jaettua postikyselyä. Postikysely toteutettiin Hämeenlinnan Asemanseudulla ja sen tuloksia analysoitiin ikäryhmä-, sukupuoli- sekä toimintakykyjaon perusteella. Haastatteluja tehtiin ikäihmisille ja viranhaltijoille Hauholla ja Hämeenlinnassa.

Hämeenlinnan Asemanseudun ja Hauhon Eteläisten asukkaiden haastattelut oli tarkoitus toteuttaa käyntihaastatteluina, mutta yhteydenotoissa haastateltavat ehdottivat oma-aloitteisesti haastattelun suorittamista puhelimitse. Tämä on ymmärrettävää sikäli, että etenkin ikääntyneet kokevat haastattelijan usein vieraaksi, jota varten täytyy tehdä valmisteluja ja kenties tarjota kahvia. Haastattelu puhelimitse on siten mutkattomampaa haastateltavalle ja haastattelijallekin.

Haastatteluja ei nauhoitettu. Koska puhelinhaastattelu on nopeampaa kuin käyntihaastattelu, tehtiin haastatteluja myös suunniteltua enemmän. Puhelinhaastatteluiden otanta suoritettiin kotitalouksista, joissa oli 75 vuotta täyttäneitä jäseniä. Lisäksi haastateltiin Hämeenlinnassa toimivan palvelulinja Seiskan käyttäjiä bussimatkan aikana. Haastateltavien valinnassa ei käytetty ikärajaa, mutta silti haastateltujen keski-ikäksi tuli 81 vuotta.

Viranhaltijoiden ja muiden toimijoiden haastatteluista osa suoritettiin käyntihaastatteluina ja osa puhelimitse. Haastatteluilla pyrittiin kokoamaan monipuolisesti eri osapuolten näkemyksiä liikumisympäristön ongelmakohdista ja toimintamahdollisuuksista sen kehittämiseksi.

Työ koostuu liikkumisoloiltaan erilaisten alueiden vertailusta sekä haastateltujen ikäihmisten kokemusten analyysistä. Muut haastattelut toimivat pääasiassa tiedonlähteenä ja työn taustoittajana. Työn tulokset ovat pääasiassa laadullisia, mutta muun muassa palvelujen kysynnän muutosten taloudellisista vaikutuksista tehtiin esimerkkilaskelmia. Työn tuloksia on myös verrattu ikääntyneiden toimintakyvyn muutoksia koskeviin tilastollisiin tutkimuksiin.

2 Liikkumisympäristö ja ikääntyneiden arki

2.1 Liikkumisympäristön muotoutuminen

Liikkumisympäristö muotoutuu monien osatekijöiden summana. Tärkeitä lähtökohtia ovat kaupunkisuunnittelu ja kaavoitus, jotka määrittävät asumisen ja toimintojen sijainnin. Samalla vaikutetaan matkojen pituuteen ja joukkoliikenteen järjestämisen mahdollisuuksiin. Joukkoliikenne on kannattavaa vain suhteellisen tiheään rakennetuilla alueilla, ja sen toimintamahdollisuuksia voidaan parantaa esimerkiksi täydennysrakentamisella. Myös lähipalvelut kannattavat vain, jos asukkaita on tarpeeksi.

Mitä hajautuneempi ja maaseutumaisempi yhdyskuntarakenne on, sen vaikeampaa on joukkoliikenteen ja sen osana toimivan palveluliikenteen järjestäminen. Maaseudun ongelmana ovat myös harvenevat palvelut. Kun liikkuminen haja-asutusalueella on pitkälti yksityisautoilun varassa, autottomien itsenäinen selviytyminen muodostuu helposti ongelmaksi, joka koskettaa voimakkaasti ikäihmisiä.

Paitsi kuljettavien matkojen pituuteen ja joukkoliikenteen edellytyksiin kaupunkisuunnittelulla vaikutetaan myös eri tyyppisten alueiden ja ulkotilojen syntyyn. Keskeisten kulkureittien korkeuserot on yksi kaavoituksessa huomioon otettavista asioista, ja pienilmasto määräytyy pitkälti rakennusten suunnan ja korkeuden mukaan. Asuntotuotannon ohjauksella vaikutetaan alueiden sosiaali- ja ikärakenteeseen, jotka myös vaikuttavat alueella tarjolla oleviin palveluihin ja niiden kysyntään sekä sosiaaliseen turvallisuuteen. Etenkin suurissa kaupungeissa levottomiin ympäristöihin liittyvät pelot ovat ikääntyneille merkittävä liikkumiseste.

Yhdyskuntarakenne, liikennejärjestelmä ja palveluverkko muodostavat kokonaisuuden, jonka perusteella ikääntyneiden asiointimatkojen pituus ja liikkumismahdollisuudet määrittyvät. Kunta ei tavallisesti voi suoraan vaikuttaa kaupallisten palveluiden olemassaoloon, mutta palveluiden toimintaedellytysten luomisessa sillä on merkittävä rooli (Ruonakoski 2004, 45–49).

Kunnan tekninen toimi vastaa liikkumisympäristön toimivuudesta eri liikennemuotojen kannalta, liikkumisympäristön yksityiskohdista, paikallisen joukkoliikenteen järjestämisestä sekä liikkumisympäristön kunnossapidosta. Esteettömyyden kannalta on olennaista muun muassa jalankulkuympäristön esteiden poistaminen, huolellinen talvihoito sekä esteettömien joukkoliikennereittein tarjoaminen.

Kunnan teknisessä toimessa joudutaan tekemään päätöksiä resurssien kohdentamisesta esimerkiksi olemassa olevien esteiden poistamisen sekä katujen rakentamisen ja kunnossapidon välillä. Toisaalta palveluliikenteen järjestäminen ja liikkumisesteisten henkilöiden tarvitseman kotipalvelun kustannukset kohdistuvat kunnassa eri hallintokuntien budjetteihin, joten edullisuusvertailut eivät aina ole helppoja eikä niitä tehdä automaattisesti. Yksi tämän työn päämäärinä on kiinnittää huomiota esteettömyyden taloudellisten vaikutusten tiedostamiseen kunnan kokonaistalouden tasolla.

2.2 Liikkumisympäristön vaikutukset ikääntyneiden arkeen

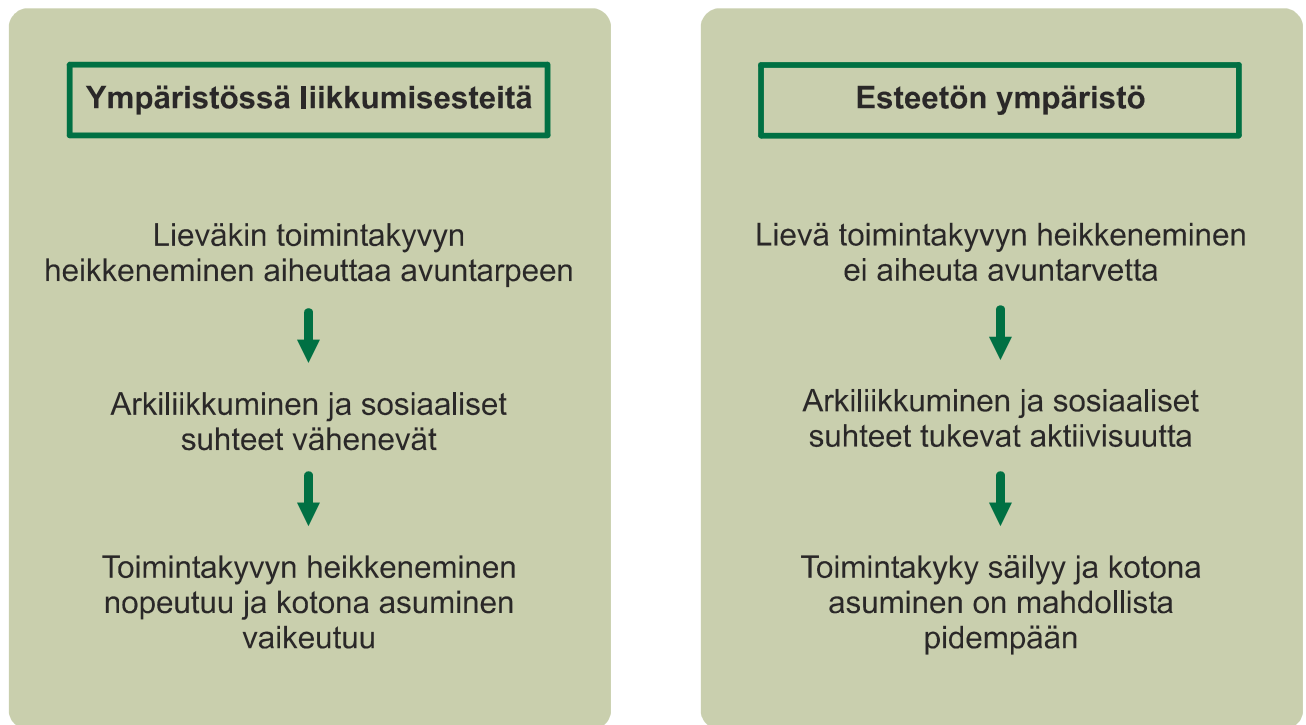
Saavutettavuus ja toimintakyky

Ympäristön esteettömyydestä puhuttaessa käytetään esimerkiksi englannin kielessä useimmiten sanaa *accessibility*, joka kääntyy suomeksi parhaiten saavutettavuudeksi. Liikkumisympäristön esteettömyyden vaikutuksissa onkin hyvin pitkälle kysymys fyysisestä saavutettavuudesta: saavuttavatko liikkumisrajoitteiset henkilöt elämisensä kannalta tärkeät kohteet, kuten palvelut ja sosiaalisen verkostonsa jäsenet? Toinen, vähemmän huomiota saanut näkökohta liittyy jäljellä olevan toimintakyvyn ylläpitämiseen: tukeeko liikkumisympäristö fyysisen ja psyykkisen kunnan ylläpitämiseksi tarvittavaa aktiivisuutta? Yleensä huomio kiinnittyy ensimmäiseen kysymykseen, sillä esimerkiksi kaupassakäynnin estyminen aiheuttaa välittömän avuntarpeen ja muiden avunsaantiin liittyvien ehtojen täytyessä selviä kuluja myös kunnalle.

Vaikutukset toimintakyvyn ylläpitämiseen ovat vähintään yhtä merkittäviä, mutta ne ilmenevät vähemmän dramaattisesti ja ovat vaikeampia todentaa yhden tekijän aiheuttamiksi. Tilastollisissa tutkimuksissa on kuitenkin selvitetty erilaisten tekijöiden yhteyttä toimintakyvyn ongelmiin. Hyvä elämänhalu kaksinkertaisti hyvän toimintakyvyn todennäköisyyden, ja yksinäisyyden kokeminen vähensi hyvän toimintakyvyn todennäköisyyttä 71 prosenttia (Vaarama 2004, 146). Henkinen hyvinvointi oli siis selvästi sidoksissa toimintakykyyn. Saman tutkimuksen mukaan asuinympäristön liikuntaesteet vähensivät hyvän toimintakyvyn todennäköisyyden puoleen siitä, mitä se oli esteettömässä ympäristössä asuvilla ikäihmisillä. Liikenneyhteyksien parantamisen arvioitiin vähentävän joka kymmenennen lievistä toimintakyvyn ongelmista kärsivän avun tarvetta (mt. 169).

Saavutettavuus ja toimintakyvyn ylläpitäminen liittyvät usein yhteen. Asiointiliikkumisen on todettu olevan merkittävässä asemassa sekä liikkumisen motivoijana että mielen virkistäjänä. On eri asia lähteä kuntolenkille ja tilata ostokset kotiin kuljetettuna kuin käydä itse kaupassa, tutustua valikoimiin, keskustella myymälähenkilökunnan kanssa ja kenties samalla tavata tuttuja. Asioinnin sosiaalinen elementti on helposti yksinäisyydestä kärsiville ikäihmisille usein paljon merkittävämpi kuin muille ihmisryhmille.

Ympäristön ominaisuudet vaikuttavat siis ikääntyneiden liikkumismahdollisuuksiin sekä suoraan että välillisesti toimintakyvyn muuttumisen kautta. Esteellisessä ympäristössä jo pieni heikennys toimintakyvyssä vaikeuttaa itsenäistä elämää ja aiheuttaa avuntarvetta. Arkiliikkuminen vähenee, samoin ihmisten tapaaminen. Tällöin syntyy helposti passivoitumisen kierre, joka nopeuttaa toimintakyvyn heikkenemistä. Esteettömässä ympäristössä toimintakyvyn pienet ongelmat eivät aiheuta vastaavaa avuntarvetta, ja mahdollisuudet aktiiviseen ja sisällökkääseen elämään säilyvät parempina. Tämä edistää myös toimintakyvyn säilymistä.



Kuva 1. Ympäristön esteiden ja toimintakyvyn ylläpitämisen välinen suhde.

Matkojen pituus

Yhdyskuntarakenne ja palvelujen sijainti vaikuttavat voimakkaasti arkielämästä selviytymisen kannalta välttämättömien matkojen pituuteen. Jos yhdyskunta on rakentunut suhteellisen tiiviiksi ja palvelut ovat jakautuneet tasaisesti alueelle, asiointimatkat ovat useimmiten lyhyitä ja suuri osa sosiaalisista suhteistakin löytyy lähiympäristöstä. Arkielämästä selviytymisen kannalta välttämättömien matkojen pituus on usein niin lyhyt, että matka voidaan suorittaa jalan, pyöräillen tai liikkumisapuvälineiden turvin liikkuen. Jos liikkumisympäristö on vielä lisäksi esteetön, on itsenäinen arkielämästä suoriutuminen mahdollista myös niille, joiden toimintakyky on heikentynyt.

Jos taas yhdyskuntarakenne on hajautunut ja palvelut keskittyneet harvaksi suurten yksiköiden verkoksi tai ehkä vain yhteen keskukseen, kaukana keskuksesta asuvan yksilön suoriutumisen edellyttämät matkat muodostuvat useimmiten niin pitkiksi, ettei niistä selviä kevyen liikenteen keinoin. Tällöin arjen sujumiseen tarvitaan omaa autoa tai toimivaa joukkoliikennejärjestelmää. Jos toimintakyky ei riitä autoiluun eikä joukkoliikenteen käyttöön tai jos joukkoliikennettä ei ole tarjolla, joudutaan turvautumaan toisten apuun tai räätälöityihin kuljetuksiin selviytymisen turvaamiseksi.

Kuten luvussa 1.2 esitettiin, fyysisen suoriutumiskyvyn riittävyys itsenäiseen liikkumiseen riippuu ympäristön vaativuudesta. Ikääntynyt henkilö, joka vielä selviytyy matkasta lähikauppaan samassa korttelissa, ei välttämättä enää kykenekään suoriutumaan joukkoliikenteellä tehdystä matkasta ja asioinnista suuremmassa kauppakeskuksessa. Siksi hyväkään liikennejärjestelmä ei kokonaan pysty kompensoimaan tilannetta, jossa matkojen pituudet kasvavat niin paljon, että niistä suoriutuminen vaatii uusien liikkumismuotojen omaksumista.



Kuva 2. Rollaattoria on raskas työntää mäissä, joita Hämeenlinnassa on paljon.

2.3 Perusasioita ikääntyneiden palveluista

Kunnan tarjoamat ikääntyneiden kotona asumista tukevat palvelut

Kotipalvelut jaetaan varsinaisiin kotipalveluihin ja tukipalveluihin. Kotipalvelu on kodinhoitajan tai kotiavustajan asiakkaan kodissa antamaa apua, tukipalvelut puolestaan ovat ateria-, vaatehuolto-, kylvytys-, saattaja-, kuljetus-, turvapuhelin- ym. palveluita, joilla helpotetaan kotona asumista. Tukipalveluihin liittyy usein kuljetuksia. Jos kotipalveluun on yhdistetty myös kotisairaanhoito, puhutaan kotihoidosta. Avun tarve, tulot ja perheen koko vaikuttavat säännöllisestä kotihoitoavusta perittävän kuukausimaksun suuruuteen.

Kodin ulkopuolella tapahtuvaa itsenäistä liikkumista kompensoi pääasiassa kotipalveluun sisältyvä kaupassakäynti. Tavoitteena kunnissa on siirtää kaupassakäynti muun tahon kuin kotipalveluhenkilöstön hoitamaksi vaihtoehtoisin järjestelyin, esimerkiksi palvelusetelin avulla. Näin henkilöstöresursseja vapautuu muihin kotipalvelutehtäviin. Kotipalveluun voi silti kuulua myös avustettu ulkoilu.

Asioinnin tarvetta vähentää myös tukipalveluihin kuuluva ateriapalvelu. Ateriat voidaan tuoda kotiin tai ne voidaan nauttia palvelukeskuksessa. Pelkkä asiointimahdollisuuksien puute ei oikeuta ateriapalvelun saantiin, jos henkilö muuten kykenee itse valmistamaan ateriansa.

Myös kuljetuspalvelut ovat osa tukipalveluita. Kuljetuksista asiakas maksaa yleensä vastaavan joukkoliikennelipun hinnan omavastuuosuutena. Taksilla tapahtuvia kuljetuksia² kunta myöntää sosiaalihuoltolain ja -asetuksen sekä vammaispalvelulain ja -asetuksen perusteella. Vammaispalvelulain mukaiset matkat ovat henkilön subjektiivinen oikeus ja niiden määrä on määritelty laissa. Suuri osa vammaispalvelulain mukaisten matkojen käyttäjistä on iäkkäitä, mutta näiden matkojen tarkastelu on rajattu työn ulkopuolelle (vrt. luku 1.2).

Sosiaalihuoltolain mukaisten matkojen määrän ja myöntämisperusteet päättää kunta itse. Yleensä päätöksessä otetaan huomioon henkilön tulot ja muut liikkumismahdollisuudet. Hauholla sosiaalihuoltolain perusteella voi saada neljä yhdensuuntaista matkaa kuukaudessa, Hämeenlinnassa vaihtoehtoisesti neljä tai kahdeksan matkaa. Valtaosa sosiaalihuoltolain perusteella myönnettyjen matkojen käyttäjistä on ikääntyneitä.

Kotona asumisen edullisuus

Kotona asumisen tukeminen on tällä hetkellä vanhusten hoidossa toteutettava linjaus, jonka tueksi on tehty lukuisia selvityksiä. Useimmiten tätä linjausta perustellaan paitsi ikääntyneiden omalla toivomuksella kotona asumisesta myös kunnalle koituvilla kustannussäästöillä. Säästöjä useimmiten syntyykin, mutta lukuisten päivittäisten kotipalvelukäyntien kustannukset voivat myös ylittää laitoshoidon kustannukset. Rajana on kunnasta riippuen 3–5 päivittäistä käyntiä. Asiointi- tai ulkoilumahdollisuuksien puutteesta johtuva palvelutarve ei yleensä ole päivittäistä, joten tässä työssä käsiteltävissä tapauksissa voidaan olettaa laitoshoitoon siirtymisen olevan kotihoitoa kalliimpi vaihtoehto kunnalle.

Taloudellisuuden arvioinnissa tulee ottaa huomioon myös laitospaikkojen tarjonta ja tarve tulevaisuudessa. Laitospaikkojen tarjonnan lisääminen ei ole kannattavaa, jos niiden käyttö jää lyhytaikaiseksi. Näin voi käydä, kun vanhimpien ikäluokkien koko alkaa pienentyä vuoden 2030 jälkeen.

Toinen merkittävä näkökohta on, että paljon apua tarvitsevalle henkilölle itselleen laitosasumisen kuukausimaksu³ voi olla pienempi kustannus kuin yksittäisten palvelujen ostaminen etenkin, jos tulot ovat pienet (ks. liite 1). Pelkästään asuinalueen liikkumismahdollisuuksista aiheutuva avuntarve ei kuitenkaan ole niin suurta, että laitosasuminen olisi taloudellisesti kotona asumista edullisempi vaihtoehto.

² Henkilöliikennettä koskevia järjestämisvelvoitteita kunnille annetaan myös mm. perusopetuslaissa, kansanterveyslaissa ja sairaankuljetuslaissa (Yhteiskunnallisten kuljetuspalvelujen ... 2002).

³ Pitkäaikaisesta vanhainkotihoitosta peritään maksukyvyyn mukaan määräytyvä maksu. Maksu voi olla enintään 80 % hoidossa olevan henkilön kuukausituloista. Maksukyvyyn mukaan määräytyvällä hoitomaksulla ei ole euromääräistä kattoa, mutta se ei saa ylittää palvelun tuottamisesta aiheutuvia kustannuksia.

3 Tutkitut tapaukset

3.1 Hämeenlinna ja Hauho ikääntyneiden asuinpaikkana

3.1.1 Hämeenlinna

Hämeenlinna on hiukan yli 47 000 asukkaan kaupunki. Väestö on ikärakenteeltaan hieman ikääntyneempää kuin Suomessa keskimäärin. Yli 64-vuotiaita on 17,6 prosenttia kaupungin väestöstä. Kaupungin vanhuspoliittiseen strategiaan on kirjattu hyvän elämänlaadun edellytyksiksi ”esteetön ympäristö, toimivat lähipalvelut, mahdollisuus sosiaalisiin kontakteihin, ulkoilu- ja liikuntamahdollisuudet sekä toimivat liikenneratkaisut”. Käsillä oleva tutkimus palvelee myös osaltaan näiden kaupungin strategiassa mainittujen tavoitteiden toteuttamista.

Hämeenlinnan liikkumisympäristön erityispiirteenä kannattaa huomata, että vaikka reitit kaupoihin ja pysäkeille ovat kaupunkialueella suhteellisen lyhyitä, kulkua vaikeuttavat suuret korkeuserot. Tiiriöön kaupunkialueen laidalle on rakennettu kauppakeskittymä, joka vetää puoleensa suuren osan kaupungin ostovoimasta. Hämeenlinnassa on suhteellisen toimiva linja-autoliikenne, jonka kalustosta noin kolmannes on matalalattiaista. Matalalattiaista kalustoa käytetään etenkin kaupunkiliikenteessä ja alueilla, joilla asuu iäkästä tai muuten liikkumisesteistä väestöä. Joukko-liikennejärjestelmää täydentää palvelulinja Seiska, joka oli yksi tämän työn tutkimuskohteista.



Kuva 3. Matalalattiaiseen linja-autoon pääsee myös liikkumisapuvälineiden käyttäjä.

Hämeenlinnassa 24 prosenttia yli 74-vuotiaista on kunnallisen kotipalvelun piirissä. Määrän oletetaan laskevan palvelusetelien käytön yleistyessä. Palvelusetelin arvo on 23 euroa, josta kunta maksaa 12 euroa ja asiakas itse 11 euroa. Palvelusetelien myöntäminen on tulosidonnaista. Hämeenlinnassa kehitetään myös kaupassakäynnin hoitamiseen sopivaa hinnaltaan edullisempaa palveluseteliä.

Hämeenlinnassa on yhteensä 228 vanhainkotipaikkaa, joista 185 on kaupungin omistamissa vanhainkodeissa. Palveluasuntopaikkoja on 203 ja niistä kunnan omistamissa kohteissa sijaitsee 48 kappaletta. Palveluasuntoihin on paljon enemmän hakijoita kuin niihin voidaan ottaa asukkaita: noin 200 henkilöä on koko ajan jonossa. Käytännössä palvelutaloon pääsee harvoin suoraan josta. Useimmiten paikan saa sellainen vanhus, jolle on kotona sattunut jokin toimintakykyyn vaikuttava tapaturma ja palveluasuminen tulee siten välttämättömäksi.

Asiakas maksaa palveluasumisesta tuloihin suhteutetun summan. Kunnalle palveluasumisesta koituvat nettokustannukset ovat keskimäärin 40 euroa/vrk eli noin 14 600 euroa vuodessa. Vanhainkotipaikan nettohintaa on puolestaan 27 150 vuositasolla. Hämeenlinnassa palveluasuntojen kustannuksia nostaa ympäri vuorokauden läsnä oleva henkilökunta ja se, että palvelut sisältyvät asiakasmaksuun. Hämeenlinnan vanhuspalveluiden tuotantokustannuksia ja asiakasmaksuja on koottu liitteeseen 1.

Hämeenlinnassa on jo pitkään panostettu kunnan hallinnon ja suunnittelun kehittämiseen. Esimerkiksi kaupunkisuunnittelussa on sovellettu ja kehitetty eri toimijoiden yhteistyöhön pohjautuvaa suunnittelutapaa jo ennen kuin lainsäädännössä esitettiin asiasta vaatimuksia. Hämeenlinna on siis ollut yhteissuunnittelun edelläkävijöitä, ja kaavatoihin liittyvä vuorovaikutus eri osapuolten kesken on jo pitkään ollut luonteva käytäntö. Hämeenlinnan kaupunkisuunnittelun taustalla on palveluverkkoajattelu, jossa palveluita tarkastellaan verkkomaisesti asumisen lomaan sijoittuvana kokonaisuutena. Hämeenlinnassa käytetään kaavakonsultteja, mutta viranhaltijat hoitavat varsinaisen kaavoitusprosessin.

Erityistä esteettömyyteen liittyvää koulutusta, kuntakohtaisia ohjeita tai koordinoitua ei ole järjestetty. Sekä kaupunkisuunnittelussa että teknisessä virastossa esteettömyysasioiden nähdään olevan riittävän hyvin hoidettu suunnittelijoiden perusammattitaidon, esteettömyyttä koskevan yleisen ohjeistuksen ja vammaisneuvoston lausuntojen kautta. Myös vanhusneuvosto osallistuu suunnitteluun. Kaavakokouksissa on säännöllisesti läsnä myös perusturvaviraston edustaja.

Tehdyistä suunnitelmista ja ratkaisusta pyritään kertomaan kattavasti myös kaupungin asukkaille, mutta suunnittelusta viestiminen on koettu vaikeaksi. Ongelmia aiheuttaa alkuvaiheen suunnitelmien epävarmuus ja valmiiden kaavaratkaisujen hidas toteutuminen.

3.1.2 Hauho

Hauho on Hämeenlinnan seudun vanhusvaltaisinta kuntaa, jossa on noin 4 000 asukasta. Yli 65-vuotiaita on 24 prosenttia kunnan asukkaista. Suurin osa palveluista sijaitsee kuntakeskuksessa. Kuntakeskukseen on perustettu rollaattoriparkki, josta paikalle bussilla saapuvat ikäihmiset voivat lainata rollaattorin keskustassa liikkumista varten. Rollaattoreita ei käytetä kovin paljon, mutta parkki osoittaa, että vanhusten liikkumismahdollisuuksia on haluttu kehittää.

Hauho on osin harvaan asuttu vesistöjen halkoma maaseutukunta, jossa liikkumisen ongelmista keskeisin on joukkoliikennepalvelujen järjestäminen syrjäisille alueille. Näiden alueiden autot-

tomien asukkaiden liikkumismahdollisuuksia rajoittavat pitkät matkat linja-autopysäkeille ja harvat vuorot. Kalusto on korkealattiaista ja kuljettajilta on vaikea saada apua, joten huonosti liikkuville tai apuvälineitä käyttäville linja-autoilla matkustaminen voi olla lähes mahdotonta. Vuolijoen Torvoilan alueella toimii tällä hetkellä kutsupohjainen palveluliikenne. Ikääntyneet kokevat kuitenkin autoon soittamisen vaikeaksi.

Hauholla on tehty selvitys palveluliikenteen järjestämisestä (2004) kunnan haja-asutusalueella asuvien ikäihmisten selviytymisen tueksi. Vuoden 2005 syksyllä on tarkoitus aloittaa kokeilu-luontoinen palveluliikenne yhdessä Tuuloksen kunnan kanssa. Odotettavissa olevat matkustajamäärät ovat melko pieniä, joten palveluliikenteeseen pyritään yhdistämään muun muassa koulu-kuljetuksia. Tämän hetkisten suunnitelmien mukaan palvelulinjan turvin tehtävä asiointi olisi mahdollista syrjäkylien asukkaille kerran tai kahdesti viikossa. Tarkoituksena on saada auto poikkeamaan hieman reitiltään tarpeen mukaan samoin kuin Hämeenlinnassa liikennöivä palvelulinja Seiska tekee.

Hauholla ei ole vammaisneuvostoa ja vanhusneuvostokin on ollut melko passiivinen suunnittelu-asioissa. Myöskään perusturva ei tavallisesti anna lausuntoja rakentamista ja liikennettä koskevista asioista. Jonkin verran keskusteluja voidaan käydä henkilökohtaisella tasolla. Kaavoitus on kunnassa ulkoistettu ja hoidetaan konsulttitöinä. Kaavakonsulttien yhteydenpito perusturvaan on satunnaista.

Koska liikkumisesteisten ja autottomien henkilöiden asuminen haja-asutusalueella on ongelmallista, suuntauksena on ollut ikääntyneiden muuttaminen kirkonkylälle. Kunnalla on siellä 48 vanhainkotipaikkaa. Hauhon Vanhustenkotiyhdistyksellä on palveluasumista varten 63 rivitalo-asuntoa. Yksi rivitaloista sijaitsee Eteläisten kylässä, loput kirkonkylällä. Vanhustenkotiyhdistyksen palveluasunnot ovat normaaleja vuokra-asuntoja, joihin toimitettavista palveluista maksetaan erikseen. Lisäksi Hauholla toimii 16-paikkainen yksityinen hoivakoti.

Vanhainkotipaikka maksaa kunnalle noin 100 euroa hoitopäivää kohti. Tästä asiakas maksaa keskimäärin 15 euroa. Hoivakotipaikoista kunnan kustannettavaksi jää keskimäärin 70 euroa ja asiakkaan osuudeksi 30 euroa vuorokautta kohti. Kunnan nettokustannus⁴ vuositasolla on siis noin 31 000 euroa vanhainkotipaikkaa kohti ja noin 25 500 euroa hoivakotipaikkaa kohti.

Hauholla kotipalvelu tekee myös yökäyntejä, mikä on mahdollistanut melko huonokuntoistenkin vanhusten asumisen kotona. Toisaalta se nostaa hieman kotipalvelun kustannuksia, jotka vuonna 2003 olivat 30,90 euroa käyntikertaa kohti. Asiakas maksaa kotipalvelusta 7 euroa kerralta. Hauhon vanhuspalveluiden tuotantokustannuksia ja asiakasmaksuja on koottu liitteeseen 1.

Monien Hauhon syrjäisten alueiden ikäihmisten ongelmana on ”mökkiytyminen” eli jääminen yksin kotiin vaille säännöllisiä ihmiskontakteja. Mökkiytyminen liittyy usein huonoihin kulkuyhteyksiin ja voi pahimmillaan aiheuttaa mielenterveysongelmia tai ennenaikaisen hakeutumisen palveluasuntoihin tai vanhainkotiin. Toinen haja-asutusalueiden heikkoihin kulkuyhteyksiin liittyvä ongelma on päivittäistavaroiden hankinnoista selviytyminen. Hauholla ei ole ostosten kotiinkuljetuspalvelua, mutta kodinhoitajat suorittavat asiointia ja toisaalta ateriapalvelu vähentää kaupassakäynnin tarvetta. Palveluiden saanti riippuu kuitenkin asiakkaan toimintakyvystä ja varallisuudesta. Pelkkä joukkoliikenteen puute ei oikeuta kunnallisten palveluiden käyttöön.

⁴ Palvelun tuottamisen kokonaiskustannusta kutsutaan bruttokustannukseksi. Kun siitä vähennetään asiakkaan maksama osuus, jää jäljelle nettokustannus, joka jää kunnan maksettavaksi.



Kuva 4. Kartta Asemaseudun alueesta (Hämeenlinnan kaupungin mittaustoimisto 2004). Tutkimusalue on merkitty katkoviivalla.

3.2 Lähikauppa lopetti - ikääntyneiden asiointimatkat pitenivät

3.2.1 Tausta

Hämeenlinnan Asemaseudun alueen lähikauppana toiminut Valintatalo lopetti toimintansa vuoden 2004 tammikuussa. Sen johdosta alueen asukkaat siirtyivät hankkimaan päivittäistavaransa kauempaa, vajaan kilometrin päästä Hätilästä tai kaupungin keskustasta. Alueella asuu paljon iäkkäitä ihmisiä, joista monien toimintakyky on heikentynyt. Vaikka kauppamatka sinänsä ei kasvanut kohtuuttoman pitkäksi, oli muutos huomattava varsinkin eniten liikkumisongelmista kärsivien asukkaiden kannalta. Liikennepalvelut ja liikkumisolosuhteet alueella ovat muutoin hyvät, mutta kauppamatkojen mäkisyys ja vilkasliikenteinen Viipurintie hankaloittavat liikkumista.

Lakkautettu Valintalo sijaitsi yksityisen omistamalla tontilla, jonka käyttöä omistaja halusi tehostaa. Asemakaavaa muutettiin ja Valintatalon paikalle rakennetaan kerrostaloja, joiden pohjakerrokseen on suunniteltu liiketiloja. Tilat eivät ole riittävän suuria päivittäistavarakaupalle, mutta muita yrittäjiä ne todennäköisesti vetävät puoleensa.

Päivittäistavarakaupalle on kaavoitettu uutta tilaa risteysen vastakkaisella puolella sijaitsevalle kaupungin omistamalle tontille (Keinusaari), johon on tarkoitus rakentaa myös ikääntyneille tarkoitettuja asuntoja. Tontilla on huoltoasema, muilta osin se on rakentamaton. Keinusaaren rakentamisen valmistuttua Asemaseudun palvelutarjonta voi olla kokonaisuutena jopa parempi kuin

ennen: palveluiden määrä alueella lisääntynee ja asukkaiden määrän kasvu parantaa palvelujen kannattavuutta.

Kaupunkisuunnittelun kannalta Valintatalon toiminnan lopettaminen heikentää palveluverkkoa vain väliaikaisesti. Kaupunkisuunnittelun aikajänne on niin pitkä, ettei parin vuoden katkos päivittäistavaroiden saatavuudessa yhdellä asuinalueella ole kovin merkittävä tekijä kokonaisuuden kannalta. Pitkä aikajänne tekee myös suunnittelusta tiedottamisen ongelmalliseksi: suunnittelun käynnistymisestä suunnitelmien toteutumiseen menee vuosia, eikä useimpien ihmisten kiinnostus riitä kaavaprosessin etenemisen seuraamiseen ja suunnitelmien hahmottamiseen. Luultavasti osin tästäkin syystä Valintatalon lakkauttamista on seurannut ankara kritiikki, ja useille haastatelluille alueen suunnittelutilanne vaikutti epäselvältä.

3.2.2 Lähikauppaa korvaavia palveluita

Kauppa-Apu

Hämeenlinnaan on perustettu 2004 keväällä Kauppa-Apu, joka toimittaa ostokset Hätilän K-marketista 5 euron korvausta vastaan. Asiakas soittaa tai faksaa tilauksen Kauppa-Apuun tai suoraan kauppaan, ja tavarat toimitetaan asiakkaalle hänelle sopivana ajankohtana. Toimitukset on pyritty keskittämään maanantaiksi ja torstaiksi, mutta kuljetukset ovat mahdollisia myös muina päivinä. Palvelun maksaa asiakas itse. Ostokset veloitetaan suoraan asiakkaan tililtä.

Asiointiapua tarvitsevien siirtyminen Kauppa-Avun asiakkaiksi ei ole käynnistynyt kunnolla, sillä voimassaolevien kotipalvelusopimusten mukaiset asioinnit hoitaa kodinhoitaja siihen asti kun sopimus on voimassa. Kun kotipalveluhenkilöstö suorittaa kaupassakäynnin, siitä ei koidu asiakkaalle ylimääräisiä kustannuksia. Viiden euron maksu ostosten kotiin kuljetuksesta voi olla melko suuri suhteutettuna yksin asuvan vanhuksen kertaostoksiin. Kotipalveluhenkilöstön mukaan myös ostosten tiliveloitus saa vanhukset karsastamaan palvelua, sillä he suorittaisivat maksun mieluummin käteisellä.

Eräät kotipalveluyritykset tarjoavat kaupassakäyntiä samaan tuntihintaan kuin muutakin palvelua. Tällöin kaupassakäynti tulee kuitenkin varsin kalliiksi (yli 10 euroa), jos asiointiin lasketaan kuluvan noin puoli tuntia.

Kipari-elintarvikekioski

Lakkautetun Valintatalon lähistölle on avattu elintarvikekioski Kipari. Kioski myy pakattuja peruselintarvikkeita, tavanomaista kioskitavaraa sekä urheilijoiden käyttämiä lisäravinteita. Viimeksi mainitut parantavat kioskin kannattavuutta omistajan mukaan selvästi. Elintarvikevalikoimia täydennetään asiakkaiden toiveiden mukaan.

Lukumääräisesti suurin asiakasryhmä kioskillä ovat ikääntyneet, jotka ostavat elintarvikkeita. Kioski on ahdas eikä sinne mahdu rollaattorin kanssa. Pyörätuolin käyttäjiä kioskista luvataan palvella tarvittaessa kadulle.

Alueen ikääntyneet odottivat innokkaasti kioskin avaamista, sillä se mahdollistaa pikkuostosten teon ilman raskasta matkaa keskustaan tai Hätilään. Myös kotipalvelu voi joustavammin täydentää asiakkaiden kaappeja ostamalla vaikkapa maitopurkin kioskista. Tosin jotkut kotipalvelu-

asiakkaat suhtautuvat kioskin käyttöön nihkeästi, koska hinnat ovat siellä tavallisia ruokakauppoja kalliimmat.

Vapaaehtoistyöntekijät

Hämeenlinnan kaupungilla ja Hämeenlinna-Vanajan seurakunnalla on yhteinen vapaaehtoistyön keskus Pysäkki Raatihuoneenkadulla. Pysäkissä voi käydä kahvilla ja siellä on iltapäivisin erilaista ohjelmaa liikuntatuokioista luentoihin ja lauluhetkiin. Pysäkistä voi pyytää vapaaehtoisen asiointiavuksi, mutta yleensä apua pyydetään lääkärikäynteihin ja virastoasiointiin, ei niinkään ostoksilla käyntiä varten.

Pysäkki sijaitsee Asemanseudulta Hämeenlinnan keskustaan kulkevan reitin varrella. Keskustan S-marketissa asioivat Asemanseudun asukkaat käyvät nykyisin usein Pysäkissä ostoksineen lepäämässä, kun kotimatkasta suoriutuminen ottaa voimille. Pääasiassa Pysäkissä kävijät pystyvät liikkumaan ilman apuvälineitä.



Kuva 5. Vapaaehtoistyön keskus Pysäkki

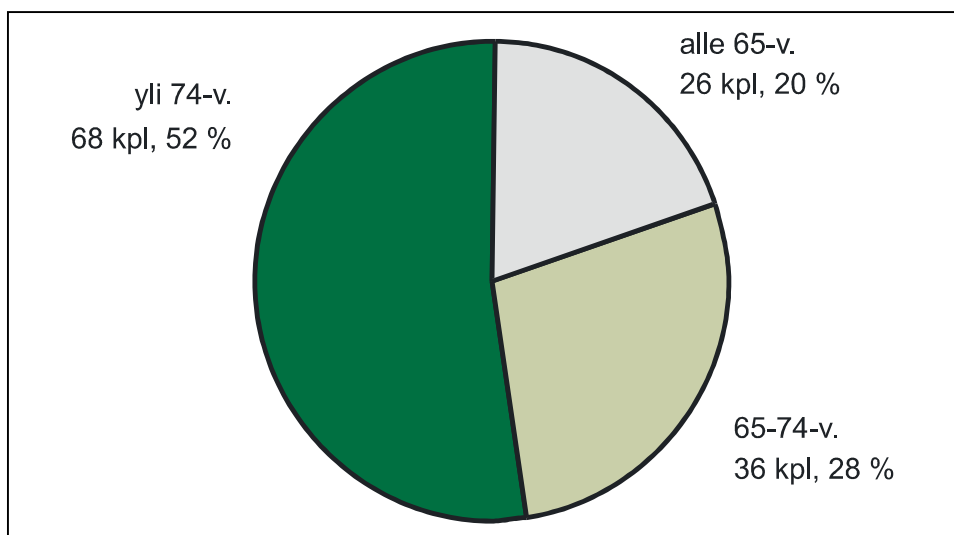
3.2.3 Asemanseudulla tehty kysely

Kyselyaineisto

Kyselyn tarkoituksena oli selvittää Asemanseudun ikääntyneiden asukkaiden palveluiden tarvetta ja kaupassakäynnistä suoriutumista lähikaupan aikana ja sen lakkauttamisen jälkeen. Kyselyssä kartoitettiin myös vastaajien havaitsemia liikkumisesteitä lähiympäristössä. Kysely toteutettiin lokakuussa 2004, jolloin kaupan lakkauttamisesta oli kulunut vajaat yhdeksän kuukautta. Ase-

manseudulla Viipurintien pohjoispuolella jaettiin 500 kyselylomaketta, mikä kattoi noin neljä viidesosaa alueen kotitalouksista. Kyselyssä pyydettiin vastauksia erityisesti 65 vuotta täyttäneiltä, joita on 27 % (314 kpl) koko Asemanseudun alueen asukkaista. Myös nuorempia asukkaita pyydettiin vastaamaan kyselyyn, mikäli he olivat havainneet liikkumisympäristössään heitä itseään tai muita liikkuja häiritseviä puutteita. Kyselylomakkeet palautettiin vastauskuoressa, jonka postimaksu oli valmiiksi maksettu.

Kyselyyn saatiin yhteensä 131 vastausta. Vastauksista 104 kappaletta (79 %) tuli 65 vuotta täyttäneiltä. Alueen 65–74-vuotiaista asukkaista noin 25 prosenttia vastasi kyselyyn ja yli 74-vuotiaista asukkaista peräti 41 prosenttia. Vastausten kattavuus on tosiasiaa vielä hieman tätä parempi, sillä useissa talouksissa asui kaksi kohderyhmään kuuluvaa, joiden molempien näkemykset oli esitetty lomakkeella. Vastaajista yli puolet oli 75 vuotta täyttäneitä, reilu neljännes 65–74-vuotiaita ja viidennes alle 65-vuotiaita (kuva 9). Vastanneista suurin osa, 80 %, oli naisia ja 20 % miehiä.



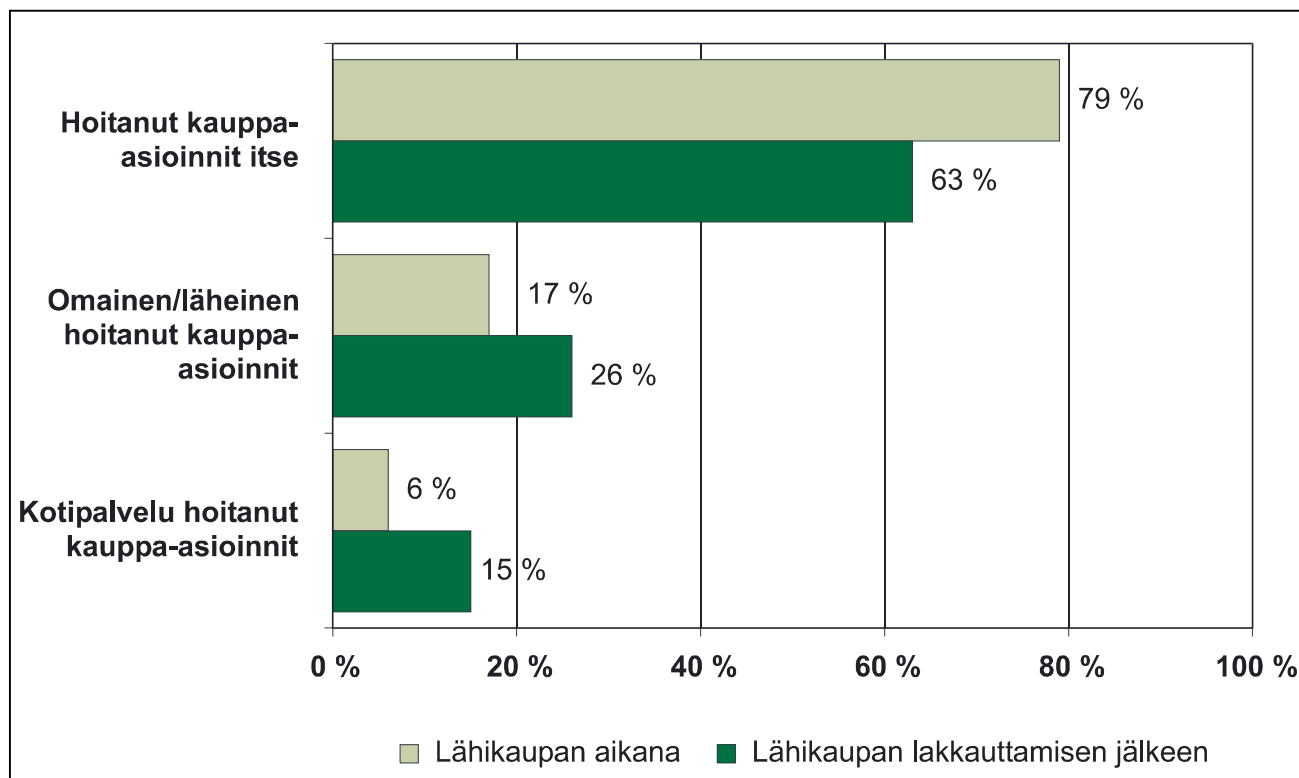
Kuva 6. Hämeenlinnan Asemanseudulla tehtyyn asukaskyselyyn vastanneiden ikäjakauma (n=131).

Lähikaupan lakkauttamisen vaikutus päivittäistavaraostoksista suoriutumiseen

Valintatalon lakkauttaminen vaikeutti useimpien kyselyyn vastanneiden kauppa-asiointien hoitamista. Erityisesti yli 75-vuotiaat kokivat asiointinsa vaikeutuneen, mutta myös useat 65–74-vuotiaat ja muutamat nuoremmat kokivat samoin. Valintatalon vielä toimiessa **75 vuotta täyttäneistä** 79 % pystyi hoitamaan kauppa-asioinnit itsenäisesti, kun taas Valintatalon lakkauttamisen jälkeen osuus on laskenut 63 %:iin (kuva 10). Kotipalvelu huolehti vain neljän (6%) tämän ikäryhmän edustajan kauppa-asioinnista lähikaupan aikana, mutta kaupan lakkauttamisen jälkeen osuus nousi 15 prosenttiin eli 10 henkilöön yhdeksän kuukauden aikana. Muutos tapahtui lähinnä annetun kotiaavun sisällössä, uusia kotipalveluasiakkaita ei tullut näin paljoa. Myös omaisten antaman avun tarve kasvoi tuntuvasti: tästä ikäryhmästä ennen kaupan lakkauttamista 17 % ja kaupan lakkauttamisen jälkeen 26 % tarvitsi omaisen tai läheisen apua kauppa-asioiden hoitamisessa.

65–74-vuotiaista vastanneista 42 % koki kaupassa asioimisen vaikeutuneen paljon ja yhteensä 84 % ainakin hieman. Tästä ikäryhmästä 94 % oli asioinut omatoimisesti ja heistä valtaosa

(83 %) pääasiassa lähikaupassa sen olemassaolon aikana. Lähikaupan aikana itsenäisesti asioineet pystyivät kaupan lakkauttamisen jälkeenkin käymään itse kaupassa. Heistä valtaosa käy nykyisin pääasiassa joko Hätilässä tai kaupungin keskustassa sijaitsevilla kaupoilla ja vajaa kolmannes usein myös etäämpänä sijaitsevilla kaupoilla, kuten Tiiriössä, Hämeensaaressa tai Idänpäässä.



Kuva 7. Hämeenlinnan Asemanseudun 75 vuotta täyttäneiden pääasiallinen tapa hoitaa kauppa-asiat lähikaupan aikana ja sen lakkauttamisen jälkeen (n=68).

Kukaan vastanneista ei ole käyttänyt Hätilässä sijaitsevan kaupan järjestämää tavaroiden kotiin-kuljetuspalvelua Kauppa-Apua. Kolmannes 75 vuotta täyttäneistä vastaajista asioi viikoittain Kipari-elintarvikekioskilla, joka aloitti toimintansa Asemanseudulla noin puoli vuotta Valintatalon lakkauttamisen jälkeen heinäkuussa 2004.

Avuntarve suhteessa liikkumiskykyyn

75 vuotta täyttäneistä vastaajista suurin osa (70 %) jaksaa kulkea tarvittaessa ainakin lähimpään kauppaan, pankkiin ja postiin asti, noin kilometrin säteellä kodistaan, niin kesällä kuin talvella-kin. Heistä suurin osa hoitaa kaupassakäynnin edelleen itsenäisesti.

75 vuotta täyttäneistä kuudennes (17 %) liikkuu omatoimisesti ulkona vain kotipihan tai korttelin alueella. Heistä puolet hoitaa kauppa-asioinnin itsenäisesti ja puolet joko omaisten tai kotipalvelun avun turvin. Juuri tämän ryhmän kauppa-asioiden hoitamisessa on tapahtunut muutoksia lähikaupan lakkauttamisen myötä, sillä lähikaupan aikana vain viidennes heistä tarvitsi apua kauppa-asioinnissa eli apua tarvitsevien määrä on kaksinkertaistunut tarkastelujaksolla.

Kyselyyn vastanneista 75 vuotta täyttäneistä 6 % liikkuu ulkona vain avustettuna ja 8 % ei liiku kodin ulkopuolella lainkaan nykyisin. Näistä vastaajista 40 % hoiti kauppa-asioinnin itse vielä yhdeksän kuukautta aikaisemmin, mutta nyt he kaikki ovat joko omaisten tai kotipalvelun avun varassa. On huomattava se, että osa näistä vastaajista on lakannut kokonaan liikkumasta ulkona, mikä johtuu todennäköisesti myös muista syistä kuin kaupan poistumisesta. Mahdollisesti osa vastaajista on katsonut myös avustettuna asioinnin itsenäiseksi asiointiksi.

Muutokset liikkumisessa

75 vuotta täyttäneistä kolmannes (32 %) arvioi liikkumisen vähentyneen Valintatalon lakkauttamisen myötä. Joka viides (20 %) puolestaan arvioi, että liikkumisen määrä oli lisääntynyt, ilmeisesti pidempien kauppatokojen vuoksi. Reilulla kymmenesosalla (12 %) oli tapahtunut liikkumisessa jokin muu muutos: esimerkiksi entistä useampi liikkui kauppatokat omalla autollaan, taksilla tai linja-autolla tai liikkuminen oli vaikeutunut vammautumisen tai sairastumisen vuoksi. Noin kolmannes (36 %) tämän ikäryhmän vastaajista kertoi liikkuvansa saman verran kuin ennenkin.

Niistä **75 vuotta täyttäneistä, jotka asioivat itse kaupassa**⁵, puolet käyttää kevyttä liikennettä: useimmat heistä menevät kauppaan kävellen ja muutama pyöräillen tai rollaattorin avulla. Neljännes tekee kauppatokja joukkoliikenteellä ja 13 % on täysin joukkoliikenteen varassa. Linja-autolla kulkee 18 % ja taksilla 10 % kaupassa käyvistä 75 vuotta täyttäneistä; palveluliikennettä eli palvelulinja-auto Seiskaa käyttäneitä löytyi vain kaksi. Vajaa kolmannes ryhmästä kulkee kauppatokja autolla: omalla autolla ajaa 13 % ja omaisen kyydillä kulkee 17 %.

Kauppan lähtö vakavoitti ikäihmiset

Hämeenlinna
Pekko Oksanen

Ikäihmiset joutuivat tiukan paikan eteen, kun kauppa purettiin alkuvuonna kerrostalon tieltä Viipurintien ja Hämeentien risteyksessä Hämeenlinnassa.

Kerrostalo on noussut rivakasti, mutta lähimmät ruoka-kaupat ovat Hätilässä ja keskustassa.

Hämeenlinnassa toimitettiin asemascudun kotitalouksiin kysely, johon toivotaan vastauksia yli 65-vuotiailta ensi viikon loppuun mennessä.

Hämeentiellä asuvan **Sirkka Kaukolan** mielestä on ihan kauheata, ettei alueella ole enää kaupaa. Tilalle on noussut asuinkerrostalo.

– Se on meille vanhoille paha asia. Eihän se nuorille ole sama.

Kaukolan on onnellisessa asemassa, sillä poika käy viikoittain kauppa-asioilla.

– Elintarvikekioskista saa maistoa.

Palvelutarve selville

Riitta Kinnunen Sosiaalikehitys Oy:stä kertoo tutkimuksella selvitetävän, miten ikääntyvät ihmiset pystyvät liikkumaan ja miten liikkumismahdollisuudet vaikuttavat esimerkiksi kotona tarvittavien palveluiden tarpeeseen. Asemanseudun lisäksi selvitetään palvelulinja Seiskan käyttäjien ja Lauhon eteläisissä asuvien ikäihmisten tilannetta. Eteläisissä on haastateltu yli 75-vuotiaita.

– Eteläisissä tutkitaan muun muassa miten uusi kevyen liikenteen väylä vaikuttaa päivittäiseen liikkumiseen. Aika moni liikkuu vielä omalla autolla.

Sosiaalikehityksen ja Linea Konsultit Oy:n toteuttama tutkimus kuuluu liikenne- ja viestintäministeriön Esteettömän liikkumisen Elsa-tutkimusohjelmaan. Rahoitukseen osallistuu myös sosiaali- ja terveysministeriö. Ensimmäisiä tuloksia on luvassa marraskuun loppupuolella.



Hämeentiellä asuva Sirkka Kaukola kaipaa lopetettua lähikauppaa.

Kuva 8. Asemanseudulla toteutettu kysely uutisoitiin Hämeen Sanomissa 8.10.2004.

⁵ Osa vastaajista käytti useita liikkumismuotoja, joten alla esitettyjen prosenttilukujen summa ylittää sadan.

Sukupuolten väliset erot asioinnista suoriutumisessa

Asemanseudulla kyselyyn vastanneet naiset tarvitsivat jo lähikaupan aikana enemmän apua kauppa-asoiden hoitamiseen: 65 vuotta täyttäneistä naisista apua tarvitsevia oli 16 %, kun taas ikäryhmän miehistä kukaan ei tarvinnut kotihoitoa tai omaisten apua kauppa-asioinnissa. Naisien kaupassa asioiminen myös vaikeutui tuntuvammin lähikaupan lakkauttamisen myötä kuin miesten: naisista kolmasosalla ja miehistä runsaalla neljäsosalla asioiminen vaikeutui paljon tai itsenäinen asiointi estyi. Kyselyyn vastanneiden yli 65-vuotiaiden ikäjakaumassa ei ollut merkittäviä eroja eri sukupuolten välillä: miesten keski-ikä oli 77 vuotta ja naisten keski-ikä 78 vuotta, joten ikä ei riittä selittämään asiointikyvyn eroavaisuuksia. Myös laajemmissa tilastotutkimuksissa on havaittu suuremman osan vanhimpien ikäryhmien miehistä kuin naisista selviävän itsenäisesti päivittäistoiminnoistaan (Vaarama 2004, 146). Tämän on arvioitu johtuvan siitä, että miehet asuvat useammin puolisonsa kanssa, joka hoitaa suuren osan kotitöistä. Miehet myös kuolevat tavallisesti ennen vaimoaan, joten naiset jäävät asumaan yksin ja tarvitsevat ulkopuolista apua selviytyäkseen.

Lähikaupan lakkauttamisen jälkeen miehistä viidennes ja naisista kolmannes tarvitsi apua ruokaostosten tekemiseen. Naiset kävivät kaupassa yleensä kävellen ja miehet kävellen tai omalla autolla. 65 vuotta täyttäneistä miehistä autoili itse 50 %, mutta naisista vain 8 %. Naiset käyttivät miehiä enemmän taksia ja linja-autoa: 65 vuotta täyttäneistä naisista 25 % ja miehistä 13 % käyttää julkisia liikenneyhteyksiä käydessään kaupassa. 65 vuotta täyttäneistä naisista vajaan puolet ja miehistä vajaa kolmannes tulee toimeen kevyen liikenteen turvin eli kulkee kauppareissunsa yleensä aina jalkaisin, rollaattorilla tai pyörällä. Miehet valitsivat naisia useammin autoilun kävelemisen sijasta, vaikka kykenisivät myös kävelemään lähimpään kauppaan asti.

Liikkumisympäristön esteiden kokeminen

Asemanseudulla tehtyyn kyselyyn vastanneista valtaosa, 88 %, oli huomannut ainakin jonkin asian tai kohdan, joka vaikeuttaa kulkemista Asemanseudun kerrostaloista Hätilän ja keskustan liikkeisiin, pankkiin tai postiin. Yleisimmin mainittu haitta on liukkaus talviaikana (kuva 12). Toiseksi yleisimmät kulkemista rajoittavat tekijät liittyivät kauppamatkan rasittavuuteen joko matkan pituuden tai mäkisyyden vuoksi. Suuri osa etenkin ikääntyneistä asukkaista sekä heistä, joiden asioiminen kaupassa oli vaikeutunut paljon lähikaupan lakkauttamisen myötä, koki liukkauden, pitkät välimatkat ja mäet liikkumista vaikeuttaviksi tekijöiksi. Etenkin ikääntyneet ovat kokeneet myös linja-autoon nousemisen vaikeaksi.

Kadun ylittäminen koettiin vaikeaksi silloin, kun tieliikenne on vilkasta tai liikennevalot vaihtuvat liian nopeasti punaisiksi. Vaikeaksi tienylityksen ovat kokeneet paitsi ikääntyneet myös nuoremmat tiellä kulkijat. Ongelmalliseksi vilkkaan liikenteen vuoksi on koettu lähinnä Viipurintien sekä Aulangontien ja Arvi Kariston kadun ylittäminen. Liikennevalojen vihreä valo on koettu liian lyhyeksi Viipurintien ja Hämeentien risteyksessä sekä Viipurintien muissa ylityskohdissa.

Julkisten kulkuneuvojen käyttöä rajoitti useiden vastaajien mielestä matkalipun liian kallis hinta. Niistä, joilla kauppa-asoiden hoitaminen oli vaikeutunut paljon, vajaan 40 % piti linja-autolipun hintaa liian korkeana ja vajaa kolmannes koki vaikeaksi linja-autoon nousemisen. Alle 65-vuotiaille Asemanseudun asukkaille linja-autolipun hinta on yleisimmin koettu liikkumista rajoittava tekijä (41 %), sen sijaan yli 75-vuotiaista vain 25 % piti bussilipun hintaa liikkumisen esteenä. Lippujen hinnat ovat olleet kriittisen keskustelun kohteena Hämeenlinnassa, mikä todennäköisesti heijastuu tässä tuloksessa.

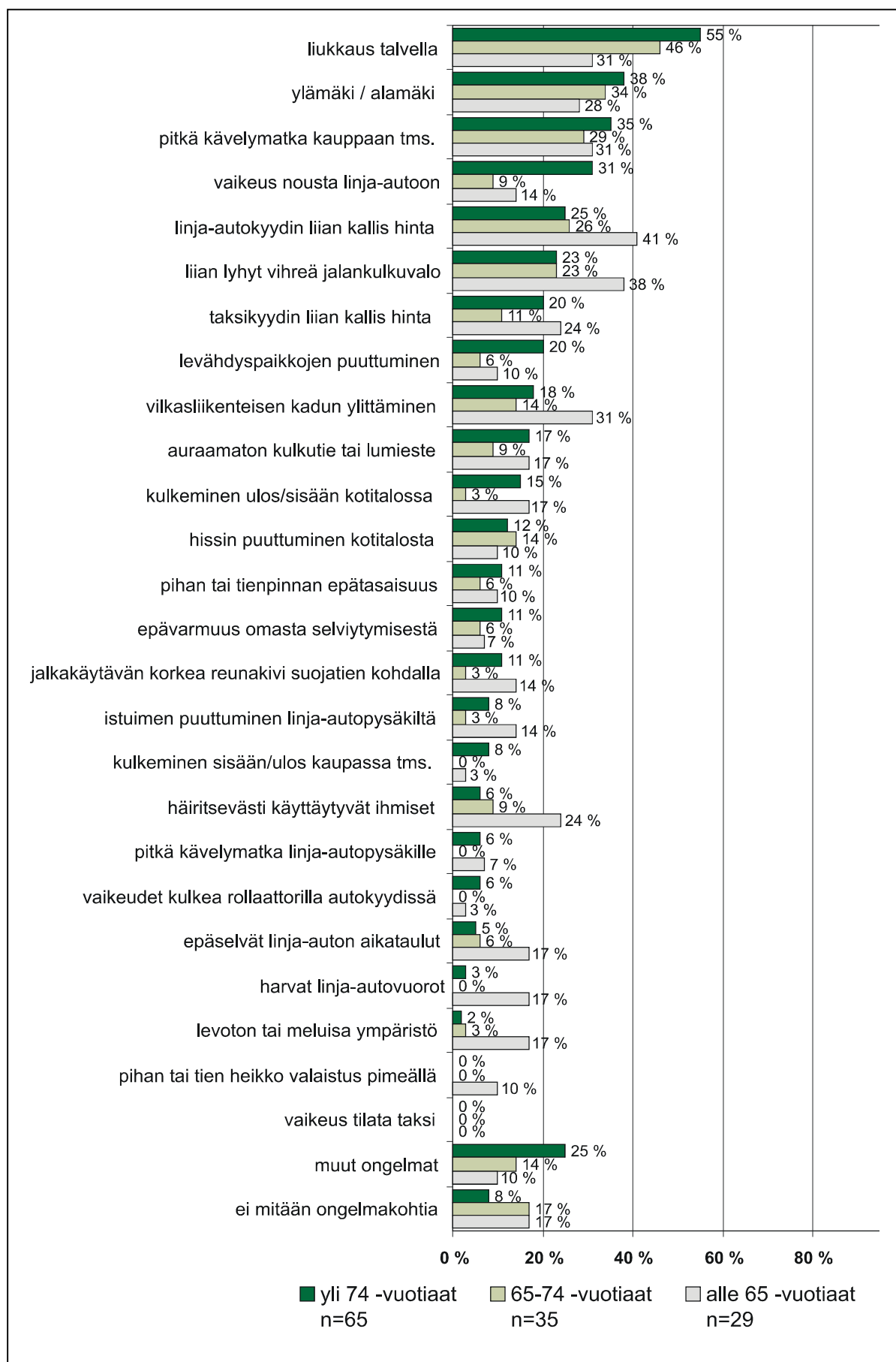
Lipunhintojen lisäksi nuoremmissa ikäryhmissä koettiin iäkkäämpiä yleisemmin ongelmaksi häiritsevästi käyttäytyvät ihmiset, levoton ympäristö, istuinten puuttuminen pysäkeiltä, harvat linja-autovuorot ja epäselvät linja-autoaikataulut. Tulos kuvastaa nuorempien liikkujien odotuksia matkustusmukavuuden ja joukkoliikenteen palvelutason suhteen, mutta jää epäselväksi, estävätkö nämä tekijät varsinaisesti heidän liikkumistaan.

Vanhimman vastaajaryhmän kymmenen yleisimmin koettua liikkumisestettä olivat liukkaus talvella (55 %) sekä lumiesteet (17 %), maaston mäkisyys (38 %), pitkät etäisyydet (35 %) ja levähdyspaikkojen puute (20 %), ongelmat linja-autoon noustaessa (31 %), joukkoliikennelippujen (25 %) ja taksin kalleus (20 %), vihreän valon liian lyhyt kesto liikennevaloissa (23 %) sekä vilkkaan kadun ylittäminen (18 %) (kuva 12). Myös ” muita ongelmia ” koki neljännes tämän ryhmän vastaajista. Avovastausten perusteella muut ongelmat liittyivät useimmiten omaan terveydentilaan.

Vain 11 % iäkkäimmästä ryhmästä ja vielä pienempi osa muista vastaajista mainitsi ongelmiksi korkeat reunakivet tai kulkureitin epätasaisuuden. Tulosta selittää osin se, että Asemanseudulla on vähän korkeita reunakiviä, vaikka niitä vähän etäämpää löytyykin. Reunakivet liittyvät nk. **tasoero-ongelmaan**⁶ kuten linja-autoon nousemisessa koetut vaikeudetkin. Lisäksi vastauksissa korostuivat **etäisyysongelma** pitkien matkojen muodossa sekä **tasapaino-ongelma**, joka ilmenee mm. liukkailla keleillä. Kadun ylittämiseen liittyvät vaikeudet kertovat ongelmista **liikkumisen nopeuden ja havaintokyvyn** suhteen. Vastauksissa korostuvat myös taloudelliset esteet helpompien liikkumismuotojen kuten taksin käyttämisessä.

Kyselyyn vastanneet eivät pitäneet taksin tilaamista ongelmallisena, mutta sen sijaan sekä Hauhollla että Hämeenlinnassa mainittiin palvelulinjan kutsuminen puhelimitse vaikeaksi. Nähtävästi palvelulinjan kutsumisessa ei ole vaikeata itse soittaminen vaan soiton ja oman matkan ajoittaminen palvelulinjan aikataulua vastaavaksi. Lisäksi palvelulinjan kutsumisen kotiovelle koetaan usein hidastuttavan toisten matkantekoa.

⁶ Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategiassa Kohti esteetöntä liikkumista (2003, 19) on listattu joukko keskeisiä ympäristön ongelmia ja niiden ratkaisutapoja.



Kuva 9. Hämeenlinnan Asemanseudun asukkaiden lähiympäristön liikkumista vaikeuttavat tekijät ikäryhmittäin (n=131).

3.2.4 Kyselyä täydentävät puhelinhaastattelut

Kyselyssä tiedusteltiin vastaajien halukkuutta osallistua liikkumista tarkemmin käsittelevään haastatteluun. Haastattelut tehtiin niille haastatteluluvan antaneille vastaajille, joille lähikaupan poistuminen oli aiheuttanut eniten ongelmia asioinnissa. Ne toteutettiin puhelimitse kuudelle naishenkilölle, sillä tämän vastaajaryhmän miehet eivät antaneet haastattelulupaa. Lisäksi kahdeksasta kyselylomakkeesta koottiin vastaajan elämäntilannetta kuvaava profiili. Näiden joukossa oli myös miehiä sekä henkilöitä, joiden asiointi oli vaikeutunut vain vähän. Myös yhden henkilön omaista haastateltiin.

Haastatteluissa korostui lähikaupan merkitys sosiaalisten suhteiden ylläpitäjänä ja päivittäisen liikkumisen motivoijana: kaupan myyjien kanssa seurusteltiin siinä kuin toisten asiakkaidenkin kanssa, ja moni kävi kaupassa lähes päivittäin tai jopa monta kertaa päivässä, koska se oli samalla ajanvietettä. Kaupassa tapahtunutta seurustelua kaipasivat kaikki haastatellut, sillä vastaavaa kohtaamispaikkaa ei enää ole. Etuna oli myös mahdollisuus ostaa tavaroita vähän kerrallaan, jolloin kantamus ei muodostunut liian raskaaksi. Nykyisin yhtenä ongelmana on juuri ostosten paino, joka vaikeuttaa liikkumista entisestään. Huonosti liikkuvat asukkaat eivät halua enää lähteä jalkaisin ostoksille, jos se ei ole aivan välttämätöntä. Kauppa-Avun kaltaista palvelua vierastettiin, koska tavaroihin ei ole mahdollista tutustua itse.

Kunnon ylläpitämiseksi kaikki haastatellut pyrkivät liikkumaan ainakin jonkin verran. Parhaiten haastatelluista selvisivät ne, jotka saivat kunnalta ateriapalvelun ja taksimatkoja. Myös omaisten apu helpotti tilannetta, mutta monien omaiset asuivat Helsingissä tai vielä kauempana satojen kilometrien päässä. Pitkistä matkoista huolimatta lapset pyrkivät auttamaan vanhempiaan jopa viikoittain. Eräs haastateltu kertoikin, ettei hän haluaisi panna lapsiaan toimittamaan asioita, kun he ensin ovat ajaneet 200 tai 300 kilometriä hänen luokseen.

Haastatellut käyttivät myös taksia, linja-autoja ja palveluliikennettä asioidessaan itse. Ongelmiksi mainittiin palvelulinjan aikataulujen sopimattomuus omiin tarpeisiin, vaikeus tunnistaa matalalattiabussi sekä tietämättömyys Seiskan reiteistä. Seiskalle toivottiin omaa pysäkkiä Asemanseudulle, tiheämpiä aikatauluja sekä lisää tiedotusta. Seiskan tunnuksia ei ole muiden linjojen käyttämillä pysäkeillä, mikä aiheuttaa epätietoisuutta siitä, pääseekö pysäkiltä Seiskan kyytiin. Taksin käyttö oli yhdelle haastatellulle hankalaa, koska henkilöauton istuin on niin matalalla, että siihen istuminen ja ylös nouseminen oli vaikeaa. Vaikka joukkoliikenteen hintaa pidettiin kyselyssä usein kalliina, se ei tullut erityisesti esille haastatteluissa. Tähän voi vaikuttaa häveliäisyys taloudellisia asioita sivuttaessa.

Seuraavaan on koottu otteita kolmesta haastattelusta:

Haastatellulla (75-vuotias nainen) on polvivaivoja ja hän ontuu. Hän pyrkii suorittamaan asioinnista mahdollisimman harvoilla käynneillä, koska liikkuminen on vaikeaa. Ostoksia hän kuljettaa pyörällisellä vedettävällä ostokassilla, mutta ei jaksakaan kuljettaa kaikkea tarvitsemaansa. Elintarvikekioskilla hän käy huonolla säällä. Hän saa asiointiapua 76-vuotiaalta sisareltaan ja tämän pojalta. Lähikaupan aikana hän teki ostoksia usein ja vähän kerrallaan eikä tarvinnut apua asiointiin.

”Kyllä kauppa on niin tärkeä kuin olla voi. Nyt on monen vanhuksen kaappi varmasti tyhjä, kun ei pääse kauppaan. Jos grillikioskikin menee (risteyksen toiselta puolelta), niin viedään ainoakin pois. Grilliltä saa sentään lämmintä ruokaa.”

Haastateltu on 76-vuotias hengitysongelmista kärsivä nainen, jonka lapsista lähin asuu noin 200 kilometrin päässä. Lapset kuitenkin auttavat häntä paljon. Valintatallossa haastateltu kävi vähintään joka toinen päivä ja rupatteli siellä tuttujensa kanssa.

”Kaupan myyjät olivat oikein miellyttäviä ja avuliaita, osasivat palvella. Ja kauppareissuilla vaihdettiin kuulumisia muiden asiakkaiden kanssa ja huolehdittiinkin toisista. Nyt ei ole enää semmoista paikkaa missä jutella, kioskillakaan ei yleensä näe ketään. Kesällä näitä kauppatuttuja näki vielä kulkemassa Vanajaveden rannassa, mutta eivät he sillä lailla enää pysähdy, tervehtivät vain ja muutaman sanan enintään vaihtavat.”

Nyt hän tekee ostoksia perässä vedettävän kassin kanssa, mutta ei jaksa nostaa sitä linja-autoon. Siksi hän usein palaa kotiin kävellen tai Seiskalla. Elintarvikekioskilta hän ostaa kaiken minkä voi, koska kaupassakäynti on niin vaikeaa. Jalankulkuympäristön esteet haittaavat häntä huomattavasti, eniten liukkaus, pitkät matkat ja mäet sekä risteysten ylitykset. Myös rakennusten sisäänkäynneissä on ongelmia (ovet ja portaat). Liikkuminen on kokonaisuutena vähentynyt lähikaupan lakkauttamisen jälkeen.

86-vuotiaan mieshenkilön Helsingissä asuva tytär kertoo omaisille aiheutuneesta ”dominoefektistä”:

”Ennen isä pystyi käymään itse kaupassa, kun se oli lähellä, ja sai samalla liikuntaa. Nykyään isän kaupassakäynti on mahdotonta. Olemme siirtyneet amerikkalaismalliseen asiointiin eli viikonloppuna täytetään kaapit koko viikkoa varten. Sitä varten minä ajan Helsingistä Hämeenlinnaan joka toinen viikonloppu, joka toinen viikonloppu käy sisareni. Sisareni on hankkinut auton vain siksi, että pääsee jouhevammin isän luo.”

Tytöt ovat turvautuneet myös erilaisiin palveluihin yrittäessään huolehtia isästä:

”Kokeilimme ensin ateriapalvelun käyttöä, mutta se ei toiminut kunnolla vaan lounas saattoi tulla vasta puoli viideltä iltapäivällä tai jäädä tulematta kokonaan. Sitteen isä soittaa minulle Helsinkiin, että on nälissään. Ei vanha ihminen voi odottaa ruokaa niin kauan. Lopetimme palvelun. Olemme nyt palkanneet yksityisen avustajan, joka käy kahdesti viikossa siivoamassa ja käyttämässä isää ulkona, mutta kauppaan asti he eivät ehdi. – – Isää piti pitkään suostutella päästämään vieras ihminen kotiinsa.”

Omaisesta huolehtiminen toisella paikkakunnalla on raskasta sekä taloudellisesti että ajankäytön suhteen. Tytär on harkinnut Hämeenlinnaan muuttoa, mutta työpaikka pitää Helsingissä.



Kuva 10. Pyörillä vedettävää kauppakassia käyttävät niin kodinhoitajat kuin ikäihmisetkin pitkiksi veny-neillä kauppamatkoilla.

3.2.5 Vaikutukset kotipalveluhenkilöstön ajankäyttöön

Asemanseudulla on 28 säännöllisesti kunnallista kotipalvelua käyttävää vanhusta. Kotipalvelu hoitaa heistä 19:n ruokaostokset. Yleensä kodinhoitaja käy kaupassa kaksi kertaa viikossa ja joskus täydentäviä ostoksia tehdään alueelle perustetusta elintarvikekioskista. Edellä mainittujen lisäksi kotipalvelulla on Asemanseudulla vähemmän ja epäsäännöllisemmin apua saavia asiakkaita vaihteleva määrä.

Kodinhoitajat hoitavat kaupassakäynnin pääasiassa polkupyörällä sulan maan aikaan. Talvella he asioivat jalkaisin ja käyttävät ostosten kuljettamiseen asiakkailta lainaamia pyörillä varustettuja ostoslaukkuja. Yhdellä asiointikerralla he pystyvät kuljettamaan enintään kahden asiakkaan ostokset, jos saavat asioinnin koordinoitua sopivasti.

Valintalon vielä toimiessa kaupassa käyntiin kului noin 15 minuuttia. Hätilässä asiointiin menee polkupyörällä vähintään puoli tuntia. Jos asiointi suoritetaan jalkaisin tai kerralla ostetaan useamman asiakkaan ostokset, aikaa kuluu tätäkin kauemmin. Hätilän kaupassa kuluu toisinaan aikaa myös jonotukseen kassoilla. Kodinhoitajat arvioivat, että heillä kuluu nyt noin 15 minuuttia enemmän aikaa yhtä kauppa-asiointia kohti kuin ennen. Tämä merkitsee yhteensä noin kymmentä työtuntia viikossa (19x2x15 minuuttia = 9,5h) jaettuna kolmelle kodinhoitajalle.

Hämeenlinnassa kodinhoitajan työtunnin bruttokustannukseksi on arvioitu 25,80 euroa, joten kodinhoitajien työaikaa kuluu pidentyneisiin kauppamatkoihin joka viikko noin 250 euron edestä. Tosin tämä ei näy kunnan taloudessa vaan annetun kotiaavun sisällössä: **nyt kodinhoitajien työ-**

ajasta entistä suurempi osa kuluu kaupassakäyntiin muun avun jäädessä vastaavasti vähemmälle. Haastatteluissa pelättiin pidempien kauppamatkojen vievän aikaa siivoukselta. Siivouksesta tinkiminen aiheuttaa helposti ongelmia astmasta ja muista hengityselinten sairauksista kärsiville.

Vaikutukset kotipalvelua saavien asiakkaiden hyvinvointiin:

- Kaupassakäyntiin käytetyn ajan kasvaessa kodinhoitajat ehtivät tehdä vähemmän muuta työtä asiakkaiden luona.
- Monet avustettavat kävivät kaupassa yhdessä kodinhoitajan kanssa, nyt he jäävät kotiin. Jotkut kävivät kaupassa myös itsenäisesti hakemassa esim. maitoa, ilmeisesti lähinnä nähdäkseen ihmisiä. Kaupassa oli penkki istuskelua varten ja myyjät tunsivat asiakkaat.
- Kodinhoitajien mukaan jotkut avustettavat eivät halua ulkoilla ”huvin vuoksi”, joten he eivät enää käy lainkaan ulkona ainakaan kodinhoitajien kanssa. Ulkoilu voi loppua jopa kokonaan.

3.2.6 Lähikaupan poistumisen vaikutuksia

Lähikaupassa asioinnin loputtua huonosti liikkuvat ikäihmiset siirtyivät toimimaan jollain seuraavista tavoista:

- asioidaan autolla tai bussilla → ikääntyneelle kustannuksia auton tai joukkoliikenteen käytöstä, liikkuminen voi vähetä, omatoimisuus säilyy
- asioidaan jalan kauempana, keskitetään voimat kauppareissuun → muu liikkuminen väheni useilla kyselyyn vastanneista
- tehdään ostoksia elintarvikekioskista → kalliimmat hinnat, suppeat valikoimat, ei vastavaa sosiaalisuutta kuin lähikaupassa
- turvaudutaan omaisten tai muuhun apuun (kotipalvelu, Kauppa-Apu) asioinnissa → vähennetään liikkumista → sosiaalisuus vähenee, toimintakyky voi heiketä → taloudellisia seuraamuksia itselle, omaisille ja ehkä kunnalle
- haetaan kunnalta taksikorttia → kustannuksia kunnalle.

Kaupan lakkauttamisen taloudellisia ja muita vaikutuksia eri toimijoille on tässä havainnollistettu esimerkkilaskelmien avulla (laskelmissa käytetyt hinnat, ks. liite 1). Kaikki esimerkkitapaukset ovat mahdollisia, mutta kohdan a. Kauppa-Avun käyttäjiä ei ollut aineistossa, ja kotiavun tuntimäärää ei todellisuudessa lisätty (kohta d.). Aineistosta ei myöskään voi suoraan päätellä, kuinka yleisiä tapaukset ovat.

a) Ikääntynyt Kauppa-Avun käyttäjä: lisäkustannukset asiakkaalle 45 €/kk

Kävi ennen kaupassa itse, nyt toisten avun varassa, maksaa avun itse.
Käyttää Kauppa-Apua 2 kertaa viikossa, yhteensä 8 kertaa kuussa: $8 \times 5 \text{ €} = 40 \text{ €/kk}$.
Tekee satunnaiset ostokset Kiparilla, jossa kauppaa korkeammat hinnat, lisäkustannus 5 €/kk.

Muut vaikutukset: Ihmisten tapaaminen vähentynyt merkittävästi, samoin ulkona liikkuminen. Toimintakyvyn heikkeneminen voi nopeutua.

b) Kaukana asuvat omaiset ja yksityinen kotiapu hoitavat asioinnin (haastatteluesimerkki): omaisten kustannus 440 €/kk

Omaiset ajavat kerran viikossa Helsingistä tekemään ostokset, toinen sisarista osti auton tätä varten (ajoneuvo- ja aikakustannukset ks. liite 1):

ajoneuvokustannus $0,239 \text{ €/km} \times 200 \text{ km} = 47,8 \text{ euroa}$

aikakustannus $4,07 \text{ €/h} \times 4 \text{ h} = 16,28 \text{ euroa}$

Käyntikerran kustannus on 64,08 euroa.

Kuukausitasolla kustannus on $4 \times 64,08 \text{ €} = 256,32 \text{ euroa}$ (4 käyntiä).

Lisäksi omaiset palkkasivat kotiapua 4h/viikko. Vain puolet ajasta lasketaan kuluvaan kaupan poistumisesta aiheutuvien asioiden hoitamiseen eli 2 h/viikko, palvelusetelitaksoilla 23 €/h eli 184 €/kk.

Omaisten kustannukset ovat auton hankintakulu pois lukien 440,32 euroa kuukaudessa.

Muut vaikutukset: Ikääntyneen ulkoilu, sosiaaliset suhteet ja itsenäisyys vähentyneet dramaattisesti. Jouduttaa mahdollisesti laitoshoitoon siirtymistä. Lasten elämänhallinta vaikeutui huomattavasti, koska joka toinen viikonloppu on pakko käydä isän luona.

c) Henkilö, jonka asiointi vaikeutunut, mutta suoriutuu vielä itse: joukkoliikenneliput asiointia varten 38 tai 24 €/kk

Asiointimatka bussilla edestakaisin yhteensä 4,80, sarjalipulla 3,00 euroa.

Kuukausikustannus (8 ostosmatkaa) 38,40 tai 24,00 euroa. Samalla matkalla hoituu muu asiointi keskustassa.

Kävellessä: Ei lisäkustannuksia, mutta voimat eivät tahdo riittää muuhun liikkumiseen.

Muut vaikutukset: Eläminen keskittyy kauppareissuista selviytymiseen. Jouduttaa kunnallisten palveluiden piiriin hakeutumista.

d) Henkilö saa kunnalta kotiapua, palvelusopimukseen sisältyy kaupassakäynti 2 kertaa viikossa. Kustannukset: kunta 73,20 €/kk, asiakas 30 €/kk

Jos palvelutaso pidetään ennallaan, kotiapua tarvitaan lisää tunti viikossa (puoli tuntia pidentyneisiin kauppamatkoihin, puoli tuntia erilliseen ulkoiluun), kustannus kunnalle $4 \times 18,30 \text{ €} = 73,20 \text{ €/kk}$, asiakkaan osuus $4 \times 7,50 \text{ €} = 30 \text{ €/kk}$.

Muut vaikutukset: Kodinhoitajien mukaan jotkut asiakkaat eivät suostu ulkoilemaan muuten kuin kauppareissun yhteydessä. Tällöin liikkumisen väheneminen voi nopeuttaa kunnan heikkenemistä.

Kaupan poistumisesta eri esimerkkihenkilöille aiheutuneet kustannukset vaihtelevat paljon. Tärkeää on huomata, että käytännössä kustannus on aiheutunut lähes aina ikääntyneille itselleen tai omaisille, koska laskelmissa ei ole käsitelty mahdollisia toimintakyvyn pysyviä muutoksia. Jos näitä tapahtuu, nousevat ensin kotipalvelun kustannukset. **Jos henkilön siirtyminen vanhainkotiin aikaistuu, kunnan nettokustannus on 2 263 euroa kuukaudessa.** Terveystenhoitokustannukset tulevat vielä edellisten lisäksi.

3.3 Palvelulinja Seiska - parannus liikkumismahdollisuuksissa

3.3.1 Seiskan toiminta

Toimintaperiaatteet ja reitit

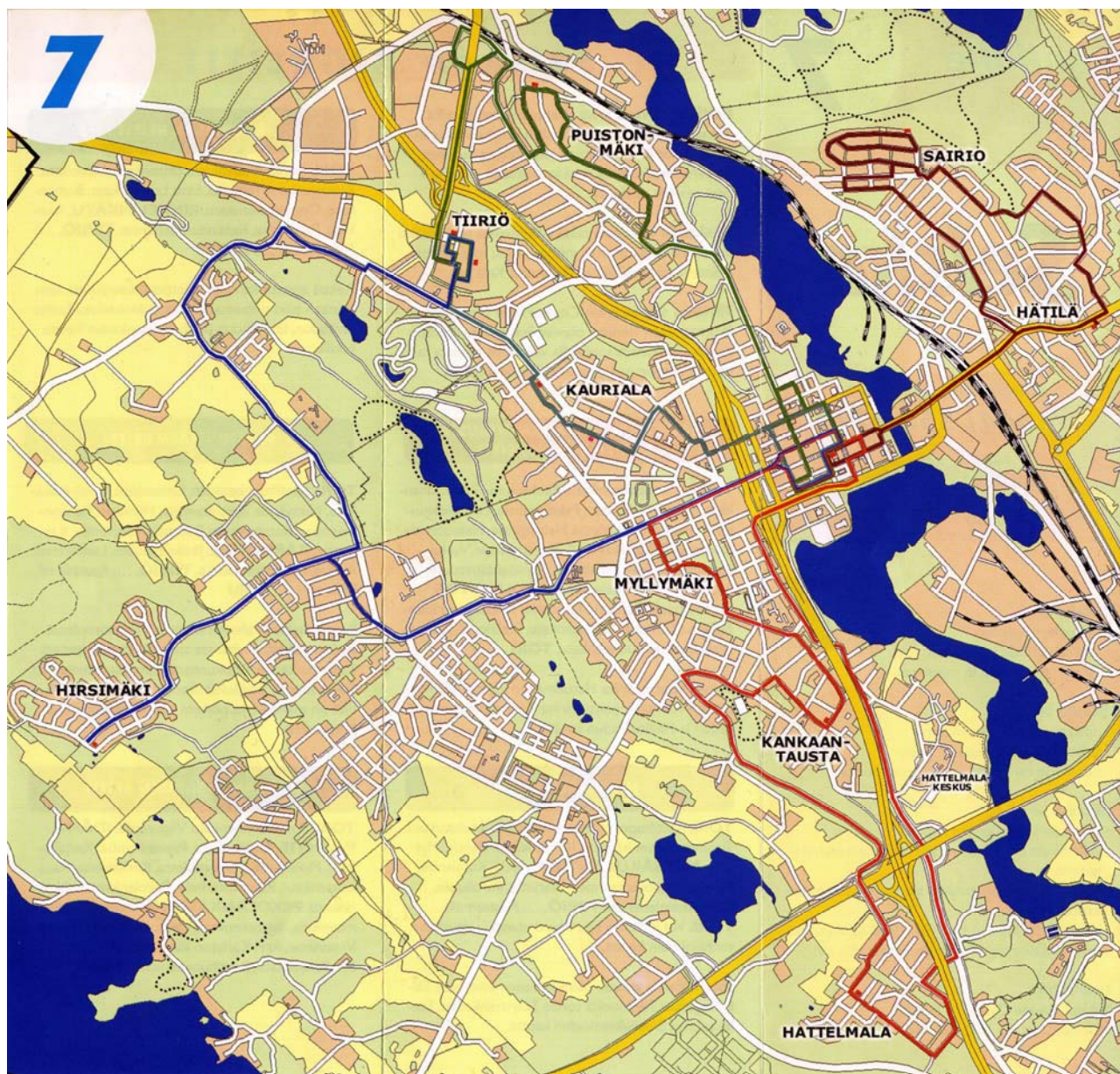
Palvelulinja Seiska aloitti toimintansa Hämeenlinnassa vuoden 1999 syksyllä ja oli siten toiminut tutkimusta tehtäessä yli viisi vuotta. Ensimmäisen vuoden aikana autossa oli mukana kaupungin palkkaama avustaja, joka auttoi asiakkaita myös asioinnissa, esimerkiksi nouti lääkkeitä apteekista ja auttoi reseptien uusimisessa. Avustajasta luovuttiin, sillä kuljettajan katsottiin voivan tarjota riittävästi apua matkustajille. Lisäksi eniten tukea tarvitsevilla matkustajilla on yleensä oma avustaja mukana.

Ajoreitit ja aikataulu ovat nykyään samat joka päivä. Ensimmäinen linja-autovuoro lähtee klo 9.00 keskustasta ja viimeinen vuoro palaa sinne klo 16.30. Aiemmin kokeiltiin eri viikonpäivien mukaan muuttuvia reittejä, mutta linjan käyttäjät kokivat järjestelyn sekavaksi. Seiska ottaa matkustajia kyytiin kaikilta bussipysäkeiltä ja myös tienvarresta, jos paikassa voi vaaratta pysähtyä. Lisäksi Seiskalla on yhteensä 11 omaa pysäkkiä muiden linja-autoreittien ulkopuolella. Seiskasta kertovaa informaatiota löytyy vain sen omilta pysäkeiltä. Seiskan aikataulun sisältäviä esitteitä on kuitenkin jaettu runsaasti ikäihmisille.

Seiska kulkee viittä eri reittiä eri puolilla Hämeenlinnaa. Jokainen vuoro lähtee Hämeenlinnan keskustasta torin kupeesta ja palaa reitin kuljettuaan samaan pisteeseen. Päivän mittaan palvelulinja käy kaupungin itäosassa Sairiossa kaksi kertaa, pohjoisosassa Tiiriön ostoskeskuksessa viisi kertaa ja eteläosassa Kankaantaustassa kaksi kertaa. Tiiriön kautta kulkeva reitti kiertää kaupungin länsiosassa sijaitsevan Hirsimäen kautta kaksi kertaa päivässä. Palvelulinja kiertää siis yhteensä yhdeksän lenkkiä päivän aikana eri puolilla kaupunkia. Palvelulinjaa liikennöidään viitenä arkipäivänä viikossa, maanantaista perjantaihin. Viikoittaisia ajokilometrejä kertyy noin 1000, ja koko linja on mahdollista hoitaa yhdellä autolla ja yhdellä kuljettajalla.

Palvelulinja poikkeaa reitiltään ja noutaa matkustajan kotiovelta, jos asiakas on etukäteen soittanut kuljettajalle noutopyynnön. Matkustajia myös viedään heidän toivomaansa osoitteeseen. Vaikka palvelulinjan aikataulu on suunniteltu joustavaksi, reitiltä ei voi poiketa rajattomasti. Yleensä perusreitiltä poiketaan enintään 200 - 300 metrin etäisyydelle. Kaupungin keskustalueella asiakkaita voidaan hakea ja viedä mihin osoitteeseen tahansa.

Poikkeamisten lisäksi aikataulussa pysymiseen vaikuttaa myös asiakkaiden avuntarve: kuljettaja saattaa huonokuntoiset asiakkaat asunnon ovelle saakka myös kerrostaloissa ja auttaa samalla kauppatarvikkeiden kantamisessa. Kiireisimpinä päivinä kuljettaja voi joutua tinkimään omista tauoistaan pysyäksään aikataulussa ja huolehtiakseen asiakkaista asianmukaisesti. Haastattelussa kuljettaja kertoi joutuvansa itse asettamaan rajan sille, kuinka pitkälle asiakkaiden pyyntöjä voidaan täyttää. Joskus asiakkaat esittävät mahdottomia pyyntöjä, sillä kaikki eivät tunne palvelulinjan toimintaperiaatteita: Seiskasta on esimerkiksi pyydetty kuljetusta toiseen kaupunkiin. Valitettavasti perusteltukin toiveesta kieltäytyminen voi aiheuttaa asiakkaalle pettymyksen tunteen.



Kuva 11. Seiskalla on viisi eri reittiä eri puolilla Hämeenlinnaa. Kartassa näkyvät Seiskan omat pysäkit, jotka ovat muiden bussireittien ulkopuolella.

Liikennöitsijät ja kalusto

Vekka Liikenne Oy ja Hämeen Linja Oy hoitavat palveluliikenteen vuoroviikoin. Molemmilla yhtiöillä on yksi palveluliikenteeseen sopiva matalalattiainen pikkubussi. Vekka Liikenteen palvelulinja-autoon mahtuu enemmän matkustajia, kun taas Hämeen Linjan auto on kuljettajalle näppärämpi pienen kokonsa vuoksi, ja sillä pystyy ajamaan ahtaisiinkin pihoihin. Yhtiöt lainaavat autoja toisilleen tarvittaessa.

Hämeen Linjan palvelulinja-autossa on istumapaikka 12 matkustajalle ja tilaa yhdelle pyörätuolille. Auton kyytiin nousua helpottaa puinen apuaskelma, jonka kuljettaja voi asettaa ovialueen eteen asiakkaan tullessa kyytiin. Rollaattoreita voidaan sijoittaa auton takana olevaan tilaan, jos autossa on tilanpuutetta. Hämeen Linjan autossa on alumiiniset ajoluiskat pyörätuoleja var-

ten, mutta ne ovat osoittautuneet epäkäytännöllisiksi. Autoa ei ole alun perin suunniteltu vammaiskuljetuksia varten, mutta myös pyörätuolimatkustajat on aina saatu kuljetettua.

Vekka Liikenteen linja-autossa on matkustajille yhteensä 14 istumapaikkaa, joista 4 on käännettäviä penkkejä, sekä tilaa neljälle pyörätuolille. Vekka Liikenteen autossa käytetään autoon nousemisen ja siitä laskeutumisen apuvälineenä metallista apuaskelmaa. Vekka Liikenteen auton etuovelle saa rampin ja takaovelle kaksi luiskaa pyörätuolin käyttäjiä varten. Esimerkiksi sähköpyörätuolilla voi ajaa autoon suoraan sisään.

Hämeen Linjan autossa pyörätuoli sidotaan kiinni seinään kahdella hihnalla kahdelta puolelta pyörätuolia. Tämä kiinnitystapa ei ole kovin tukeva ja pyörätuoli voi heilua ajon aikana. Vekka Liikenteen autossa pyörätuolit kiinnittyvät lattiassa oleviin uriin ja hihnoin, mitä haastateltu pyörätuolin käyttäjä piti parempana kiinnitystapana. Pyörätuolien kiinnittämisestä joukkoliikennevälineissä on valmisteilla standardi (2005), jossa pyritään yhdenmukaistamaan pyörätuolien kiinnitystavat.

Palveluliikenteen lippujen hinnat ovat samat kuin muunkin joukkoliikenteen. Kertalippu maksaa 2,40 euroa ja 40 matkan sarjalippu 60,00 euroa.



Kuva 12. Vekka Liikenteen palvelulinja-auto

Palvelulinjan käyttäjäryhmät

Seiskaa voivat käyttää kaikki halukkaat, mutta ikääntyneet ja muut liikkumisrajoitteiset muodostavat pääosan käyttäjistä. Kun ikääntyneet hakevat kunnalta kuljetuspalveluita, palvelulinja Seiskan reittien varrella asuvien osalta päätökseen vaikuttaa muun muassa se, onko hakijan edelleen mahdollista käyttää palvelulinjaa.

Matkustajia tai matkustajien käyttämiä apuvälineitä ei tilastoida. Kuljettajat eivät myöskään osanneet antaa arvioita eri tyyppisten matkustajien osuuksista, sillä ne vaihtelevat päivittäin. Haastattelupäivinä suurin osa matkustajista oli hieman vaikeasti liikkuvia ikäihmisiä, mutta käyt-

täjäkuntaan kuuluu myös koululaisia ja työmatkalaisia. Myös rollaattorin käyttäjät matkustavat usein Seiskalla. Ovelta noudettavien osuutta kaikista matkustajista kuljettajat eivät myöskään osanneet arvioida. He kuitenkin kertoivat, että useimmat pysäkiltäkin kyytiin nousevat viedään kotiovelle asti.

Pyörätuolimatkustajia Seiskassa on varsin vähän; kuljettaja muisti kaksi pyörätuolin käyttäjää, jotka käyttävät linjaa melko usein.

Palveluliikenteessä matkustaa jonkin verran myös lievästi dementoituneita asiakkaita. Joskus heidän antamansa määränpään osoite on ollut väärä, mutta onneksi oikea osoite on lopulta saatu selvitettyä.

3.3.2 Haastattelut

Haastatteluja tehtiin noin 20:lle palvelulinjan matkustajalle ja kahdelle vakinaiselle kuljettajalle. Lisäksi tietoja kerättiin puhelimitse kolmelta liikennöitsijöiden edustajalta. Matkustajien haastattelut tehtiin bussissa ajon aikana, joten osa haastatteluista keskeytyi matkustajan poistuessa ennen kuin kaikki aiheet oli käsitelty.

Haastatelluista 16 oli naisia ja 4 miehiä. Heidän ikänsä vaihtelivat 22 vuodesta 91 vuoteen keski-ikä ollessa 81 vuotta. Kahdeksan haastateltua matkustajaa kertoi käyttävänsä myös tavallisia linja-autoja. Moni käytti Seiskaa paluumatkalla kotiin, jotta sai ostokset suoraan ovelle. Seitsemän haastateltua kertoi käyttävänsä liikkumiseen myös taksia. Yksi maksoi taksin itse, muut käyttivät kunnalta saatua taksikorttia. Neljä matkustajaa kertoi käyttävänsä kotipalveluita. Kaksi heistä asui palvelutalossa. Suurin osa haastatelluista käytti Seiskaa muiden liikkumismuotojen ohella, mutta yksi katsoi, ettei hänellä ollut muita mahdollisuuksia liikkumiseen kuin Seiska. Niinpä hän ei esimerkiksi vieraillut ystäviensä luona, koska he eivät asuneet Seiskan reitin varrella.

Bussissa oli merkillepantavaa ”kerhotunnelma”, vitsailua ja rupattelua kuuli paljon matkan aikana. Valtaosa matkustajista kehui kuljettajien avuliaisuutta ja linjan toimivuutta oma-aloitteisesti. Haastatellut arvioivat linjalla olevan paljon potentiaalisia käyttäjiä, jotka eivät joko tiedä palvelusta tai eivät ole rohjenneet kokeilla sitä. Kuljettajalle soittamisen arveltiin olevan yksi kynnys linjan käyttöön.

3.3.3 Seiskan käyttö

Palvelulinjaa käytettiin monesta eri syystä. Jotkut koululaiset tai työmatkalaiset olivat huomanneet linjan sopivan omaan liikkumiseensa paremmin kuin muu joukkoliikenne. Osa ikääntyneistä käytti palvelulinjaa osin siellä vallitsevan tuttavallisen ilmapiirin vuoksi: Seiskan kyyti oli osa sosiaalista elämää. Jotkut käyttivät Seiskaa mieluummin kuin taksikyytiä juuri tuttujen tapaamisen vuoksi. Osalle pääasiallinen syy Seiskan käyttöön oli hankaluudet tavanomaisissa liikkumisvälineissä tai pitkät matkat pysäkeille. Haastateltu pyörätuolia käyttävä henkilö puolestaan kertoi käyttävänsä taksia iltaisin ja viikonloppuisin ja Seiskaa arkipäivisin, jotta pystyisi liikkumaan enemmän kuin pelkillä kunnan myöntämällä taksimatkoilla. Seiskalla liikuttiin myös ”*huvikseen, että näkee maisemia*”, ja kuljettajat arvelivat osan asiakkaista matkustavan palvelulinjalla, jotta tapaisivat ihmisiä.

Haastatteluissa tuli esiin muutamia palvelulinjan houkuttelevuutta vähentäviä tekijöitä:

- Monien haastateltujen matkustajien mielestä palvelulinjasta ja sen toimintaperiaatteista tiedetään liian vähän.
- Ongelmana pidettiin myös sitä, että autoon pitää useimmiten soittaa päästäkseen kyytiin.
- Kerran koetut ongelmat jäivät linjaa käyttäneiden mieleen pitkäksi aikaa, ja saattoivat aiheuttaa palvelun vieroksumista. Tieto puutteiden korjaamisesta ei ollut saavuttanut ongelmia kokeneita. Vieroksuntaa aiheutti myös ajatus leimautumisesta avun tarvitsijaksi, jos käytti linjaa.

Seuraavat **kehittämistoimenpiteet** helpottaisivat linjan käyttöä:

- Tieto palvelulinjasta ja sen aikatauluista kaikille bussipysäkeille, jotka ovat Seiskan reitin varrella. Mieluiten pysäkkikohtainen aikatauluinformaatio, josta ilmenee selvästi bussin kiertosuunta reitillä, sillä tämä oli aiheuttanut sekaannusta joidenkin haastateltujen kohdalla.
- Pyörätuolien siirtämistä Hämeen Linjan autoon olisi syytä kehittää.
- Mahdollisesti myös lisää ”omia” pysäkkejä, jotta bussiin pääsisi helpommin ilman puhe- linsoittoa. Kuljettajan mukaan monet nousevat kyytiin pysäkiltä, mutta viedään sitten kotiovelle asti.
- Lisää tiedotusta linjalla tehdyistä parannuksista, erityisesti niistä asioista joista ilmeni vääriä käsityksiä: reitit ovat samat joka päivä, pyörätuolit saadaan kiinnitettyä autoihin ja niitä varten on ajoluiskat, rollaattorit mahtuvat mukaan, kuljettajat auttavat matkustajia mahdollisuuksien mukaan, ja ennen kaikkea: linjaa voivat käyttää kaikki halukkaat.
- Esimerkiksi maksuton tutustumispäivä tai ilmainen kokeilulippu linjalle (vaikkapa perusturvan jakama) tekisivät palvelulinjan käytön tutuksi uusille asiakkaille.

3.3.4 Palvelulinjan kustannukset

Kustannus kunnalle: Kesäkauden tuki noin 10 000 euroa/vuosi

Säästö kunnalle: Vähentää taksikuljetusten käyttöä ja tarvetta myöntää taksikuljetuksia.

Hyödyt liikennöitsijöille: Ei tuota voittoa, mutta on osa joukkoliikennekokonaisuutta ja imagoa.

Kustannus matkustajalle: Paikallisliikennetaksa 2,40 €/matka, sarjalipulla 1,50 €/matka.

Käyttäjäkunta: Ei rajoituksia, palvelee myös työmatkalaisia ja koululaisia.

Vaikutus omaisiin: Vähentää avun tarvetta.

Puutteet: Liikennöi vain arkipäivisin ja harvoin vuorovälein kullakin asuinalueella, ei riitä ainoaksi liikkumismahdollisuudeksi.

Palvelulinja Seiska toimii syyskuusta toukokuuhun linjaliikenteenä, jolloin se ei saa tukea kunnalta. Kesäisin kesäkuusta elokuuhun kunta tukee linjaa yhteensä reilulla 10 000 eurolla kuukaudessa. Palvelulinjaa käyttää talvikaudella 1 400 – 1 600 matkustajaa kuukaudessa ja kesäkaudella 700 – 1 000 matkustajaa kuukaudessa. Talvikauden matkustajamäärillä linja on keskimäärin kannattava, mutta ei tuota juurikaan voittoa yrittäjälle. Kesällä kunnan tuki paikkaa pienempien lipputulosten jättämää vajetta. Liikennöitsijän mukaan palvelulinjan toiminta on osa alueen joukkoliikennekokonaisuutta, joten toimintaa halutaan jatkaa, vaikkei se ole erityisen kannattavaa. Epäilemättä palvelulinjalla on merkitystä myös yritysten imagolle, sillä pääsääntöisesti linjasta saatu palaute on ollut hyvin myönteistä.

Hämeenlinnassa joukkoliikennejärjestelmän tavoitteena on ollut ulottaa palvelulinjan tai matalalattiabussien reitit kaikille asuinalueille. Tämä tavoite on saavutettu melko hyvin. Palvelulinjan reittien lisäämisestä on esitetty jonkin verran toiveita.

3.3.5 Seiskan vaikutus käyttäjiensä toimintakykyyn ja palvelutarpeeseen

Seiskan rooli käyttäjiensä liikkumisessa vaihteli vastaajan fyysisen kunnon ja muiden liikkumismahdollisuuksien mukaan:

- osalle ”elinehto”, itsenäisen liikkumisen ja asioinnin mahdollistaja, muuten tarvittaisiin taksia
- osalle palvelulinjalla tapahtuva seurustelu oli syy lähteä liikkeelle
- osalle helpompi vaihtoehto, vaikka pystyivät käyttämään vielä tavallistakin bussia
- osalle seurallisempi liikkumisvaihtoehto, vaikka olisi mahdollisuus liikkua taksillakin,
- lisämatkustamisen mahdollistaja niille, joille kunnan myöntämät taksimatkat eivät riittäneet.

Haastattelujen perusteella palvelulinja paransi selvästi ikääntyneiden mahdollisuuksia ja myös halua liikkua ja asioida itsenäisesti. Palvelulinjalla tapahtuvaa sosiaalista kanssakäymistä pidettiin tärkeänä etuna verrattuna muuten tapahtuvaan liikkumiseen. Seurustelu lisäsi halua liikkua ylipäättään sekä sai osan matkustajista valitsemaan Seiskan taksin sijaan, sillä taksissa ei tapaa tuttuja.

→ Seiska lisää liikkumista ja aktiivisuutta, ja tukee siten toimintakyvyn ylläpitämistä.

→ Seiska lykkää tarvetta hakea kunnalta kuljetuspalveluita/taksikorttia ja toimii toisaalta rinnakkaisena liikkumistapana taksikortin haltijoille. Taksinkäyttäjiä oli 8 kappaletta eli 40% haastatelluista Seiskan matkustajista.

→ myös Seiskan käytön sosiaalisuus tukee aktiivisuuden ylläpitämistä, mikä puolestaan vähentää turvattomuuden tunnetta ja pienentää mielenterveysongelmien riskiä.

Seiskalla tehdään karkeasti arvioiden 16 000 matkaa vuodessa. Seiskan kunnalta vaatima taloudellinen panos 10 000 euroa vuodessa vastaa:

- 4,4 kuukauden vanhainkotiasumista yhdelle henkilölle nettohinnalla laskettuna,
- 378 kotipalvelun käyntikertaa eli 7,2 käyntiä viikossa vuoden aikana tai
- 1 237 keskimääräistä kunnan kustantamaa taksimatkaa, joka vastaa keskimäärin 32 ikääntyneen vuodessa käyttämiä matkoja.

Verrattuna Seiskan vaatiman tukisumman ohjaamista muihin ikääntyneiden palveluihin⁷ (yllä) Seiska tuntuu edulliselta tavalta parantaa suuren ihmisjoukon liikkumisoloja. Seiskaa ajetaan vuoroviikoin kahdella eri linja-autolla, joten kalusto ei estä palvelun lisäämistä. Haastattelujen perusteella linjan käyttö voisi lisääntyä merkittävästi, jos markkinointiin ja tiedotukseen panostettaisiin enemmän. Tällöin voisi löytyä myös taloudellisia perusteita palveluliikenteen lisäämiseksi.

3.4 Eteläisten kylä Hauholla - esimerkki haja-asutusalueelta

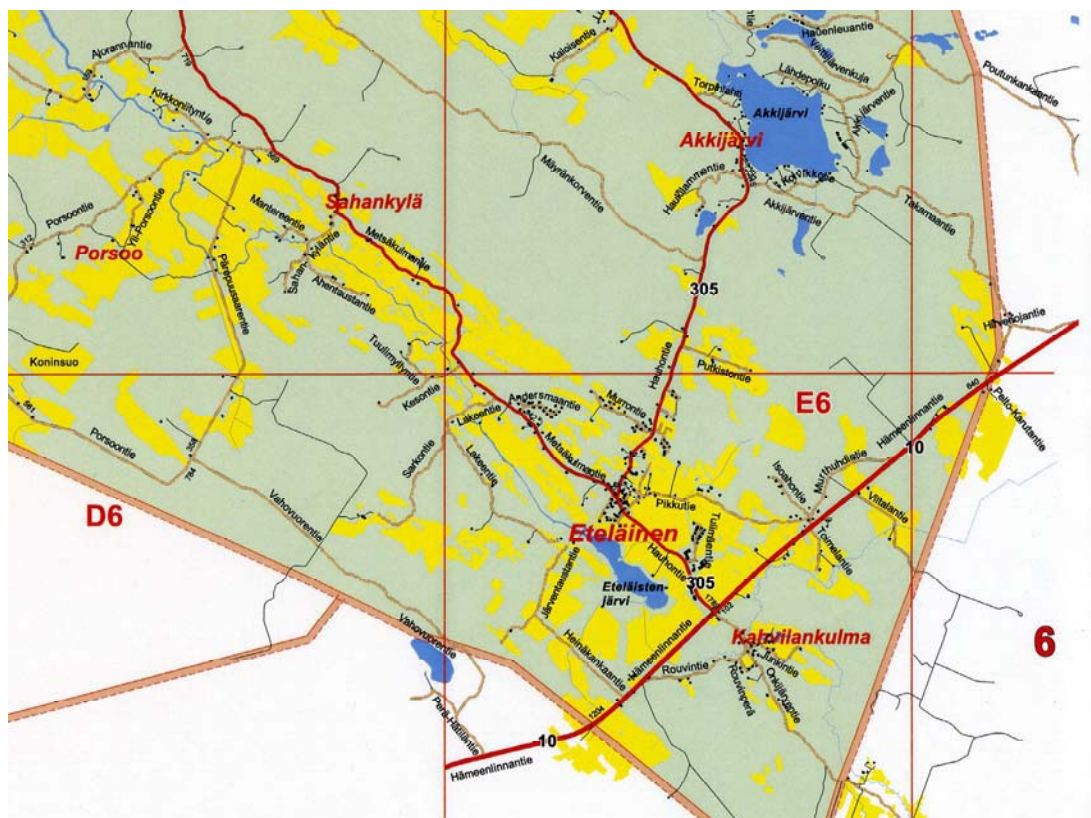
3.4.1 Eteläisten kylä

Eteläisten kylä sijaitsee Hauhon eteläosassa lähellä Hämeenlinnan rajaa. Hämeenlinnan ja Hauhon keskustaan on kylältä suunnilleen yhtä pitkä matka, noin 15 kilometriä. Kylän keskustasta on Hämeenlinnaan johtavalle valtatie 10:lle matkaa noin kilometri. Valtatien ja kylän keskustan väliselle alueelle rakennetaan parhaillaan uusia omakotitaloja. Tekeillä oleva osayleiskaava lisää kylän tonttitarjontaa entisestään. Asukkaat ovat pääosin keskittyneet kylän keskustan tuntumaan, mutta toisaalta maaseutumainen haja-asutus on levinnyt teiden varsiin kauas kylän keskustasta yli kymmenen kilometrin ajomatkan päähän esimerkiksi Porsooseen ja Akkijärvelle.

Työssäkäynnin puolesta Eteläinen tukeutuu selvästi Hämeenlinnaan – sijaitseehan se lähes kaupungin rajalla. Tällä hetkellä olemassa oleva joukkoliikenne palvelee kyläkeskuksessa asuvien työssäkäyntiä sekä Hämeenlinnassa että Hauhon keskustassa. Linja-autoja kulkee molempiin suuntiin arkisin reilun tunnin välein. Metsäkulman suunnalta kulkevia linja-autovuoroja on hyljätty vähennetty.

Asukkaita Eteläisissä on noin 800, joista vähän yli sata eli vajaat 13 prosenttia on yli 65-vuotiaita. Eteläisten ikärakenne on siis varsin nuori verrattuna koko Hauhoon, jossa eläkeikäisten osuus on noin 24 prosenttia. Hauhon asukasmäärä on pysynyt viime vuodet samana, noin neljänä tuhatena, osin juuri Eteläisiin muuttaneiden perheiden ansiosta.

⁷ Vertailu vanhainkotiasumiseen on perusteltua mm. sikäli, että siirtyminen suoraan laitoshoittoon ilman kotihoitovaihetta on yleistynyt (Vaarama 2004, 164).



Kuva 13. Eteläisten kartta. Haastatteluja tehtiin myös haja-asutusalueella Porsoossa ja Akkijärvellä asuville ikäihmisille.

Kylän keskustassa toimi haastattelujen toteuttamisen aikaan kyläkauppa, jossa oli myös posti- ja veikkauspalvelut. Päivittäistavaravalikoimat olivat suppeat, mutta asiakkaita kävi silti kyläkaupassa suhteellisen runsaasti. Etenkin ikäihmiset ja koululaiset kävivät kaupassa ahkerasti. Kaupan säilyminen kylällä on tällä hetkellä vaakalaudalla huolimatta siitä, että toiminta on ollut kannattavaa. Kauppa suljettiin ja pantiin myyntiin tammikuun 2005 lopussa. Kyläläisten postipalvelut ovat nyt Hauhon kirkonkylän asiamiespostissa. Jos kaupalle löytyy jatkaja, voidaan myös postipalvelut palauttaa kylälle.

Vastapäätä kauppaa sijaitsevat parturi ja baari sekä hieman kauempana ravintola ja grillikioski. Kylällä on myös työväentalo, ala-asteen peruskoulu sekä rivitalo, jossa on palveluasuntoja ikäihmisille. Syrjäisemmillä alueilla kiertää kauppa-auto, joka osaltaan helpottaa päivittäistavaroiden saantia. Tosin sen reittejä on jouduttu karsimaan.

Eteläisiin on vuoden 2004 aikana rakennettu kylän keskustasta Hämeenlinnantielle johtava kevyen liikenteen väylä, joka on helpottanut jalankulkua ja parantanut osaltaan myös liikenneturvallisuutta. Väylä rakennettiin samaan tasoon tien kanssa eli hieman ympäristöään korkeammalle. Koska väylä sijaitsee tien ja kaupparakennuksen välissä, kaupan pihaan johtava luiska jyrkkeni samalla huomattavasti, minkä pelättiin aiheuttavan ongelmia varsinkin talviaikaan. Tilanteen helpottamiseksi on jalankulkijoille rakenteilla loivempi kulkuyhteys kevyen liikenteen väylältä kauppaan.

3.4.2 Haastattelut Eteläisissä

Ikääntyneiden liikkumista ja siihen liittyviä ongelmia selvitettiin puhelinhaastatteluilla. Tavoitteena oli hahmottaa haastateltujen liikkumismahdollisuuksia ja –tottumuksia kokonaisuutena. Haastatelluilta kysyttiin myös heidän asiointimahdollisuuksistaan ja avuntarpeestaan päivittäisistä toiminnoista selviytymiseksi.

Haastattelun otanta suoritettiin kotitalouksista, joissa oli 75 vuotta täyttäneitä asukkaita. Niitä oli yhteensä 35 kappaletta, joista 22:lle oli puhelinyhteystiedot. Yksi henkilö jäi tavoittamatta ja kaksi kieltäytyi haastattelusta, joten haastattelut tehtiin 19 yli 74-vuotiaalle Eteläisten kylässä tai sen ympäristössä asuvalle. Toisin sanoen hieman yli puolta alueen 75 vuotta täyttäneistä henkilöistä haastateltiin.

Miehiä haastatelluista oli 8 ja naisia 11 kappaletta. Haastatelluista nuorimmat olivat 75-vuotiaita ja vanhin 89-vuotias. Haastateltujen fyysinen kunto vaihteli huomattavasti: osa harrasti esimerkiksi hiihtoa, osa pystyi liikkumaan ulkona vain vaivoin. Haastatelluista 11 asui kylän keskustan tuntumassa ja 8 kauempana kylän alueella. Suurin osa, kuusi kappaletta, kotipalveluiden tai -sairaanhoidon piirissä olevista haastatelluista asui kylän keskustassa. Etäämpänä asuvista yksi sai kunnalta taksilippuja ja toinen oli veteraaneille myönnettävien kuljetuspalveluiden piirissä. Useimmilla Eteläisten ikäihmisillä on juuret seudulla ja sukulaisia lähettyvillä. Tämä tekee mahdolliseksi omaisten apuun turvautumisen oman liikuntakyvyn heiketessä.

3.4.3 Ikääntyneiden liikkuminen ja asiointi

Liikkuminen kunnon ylläpitämiseksi

Yhdeksän haastateltua eli lähes puolet kertoi liikkuvansa ulkona kuntonsa ylläpitämiseksi. Tavallisimmin käytiin kävelylenkeillä tai hiihtämässä, yksi teki metsätöitä ja yksi kävi tanssimassa. Myös huonommin liikkuvat pyrkivät ylläpitämään kuntoa huolehtimalla kotiaskeleista mahdollisimman paljon itse tai käymällä ainakin pihalla haukkaamassa happea. Talvella liikkuminen oli vaikeampaa pakkasen ja liukkauden vuoksi. Tällöin käytettiin apuna potkukelkkaa. Kaksi haastateltua ei juuri ulkoillut talvisin.

Liikkumisapuvälineiden käyttö

Yleisimmin mainittu liikkumisen apuväline oli potkukelkka, jota käytti 5 henkilöä. Kesäisin nämä henkilöt liikkuvat polkupyörän, rollaattorin tai kepin turvin. Rollaattoria käytti 4 haastatelluista. Rollaattorien ongelmia mainittiin niiden korkea hinta sekä hankaluus hiekkateillä. Lisäksi yhden maininnan sai kävelykeppi ja yhden kävelysauvat. Yksi haastateltu kertoi kuljettavansa ostoksia pyörillä varustetulla kassilla.

Myös pyöräilijöitä oli yhteensä viisi, kaksi heistä ajoi myös itse autoa. Polkupyörää ei yleensä mielletä liikkumisen apuvälineeksi, mutta monet kivuliaasti kävelevät henkilöt kykenevät pyöräilemään lähes ongelmitta.

Joukkoliikenne

Viisi kyläkeskuksessa asuvaa kertoi käyttävänsä linja-autoa, samoin yksi kauempana asuva. Junnalla kertoi matkustaneensa yksi henkilö. Pääasiassa Hauhoa tai Hämeenlinnaa kauemmas suuntautuvat matkat tehtiin omaisten tai tuttujen kyydillä.

Autoilu

Autoilu on haja-asutusalueella keskeinen liikkumismuoto ja usein myös itsenäisen selviytymisen edellytys. Kuusi haastateltua eli noin kolmannes ajoi itse autoa. Heidän ikänsä vaihteli 76 ja 83 välillä ja heistä viisi oli miehiä. Autoilevat olivat yleensä melko hyväkuntoisia eivätkä kokeneet ongelmia liikkumisessa.

Poikkeuksena oli autoileva 80-vuotias haastateltu mies, joka halusi lopettaa autoilun lähiaikoina. Hän käytti autoa lähinnä pakolliseen asiointiin. Hän jätti auton mielellään bussipysäkille ja jatkoi matkaa joukkoliikenteellä. Hän oli joutunut lisäämään autoilua vasten tahtaan, koska asuinpaikan lähellä kulkenut linja-autolinja oli lakkautettu. Vastakkainen esimerkki oli 75-vuotias mies, joka oli äskettäin joutunut luopumaan ajokortista ja koki tämän suurimpana liikkumisongelmana, sillä käveleminen oli hänelle kivuliasta.

Liikkuminen toisen kyyditsemänä

Yhdeksää (47 %) henkilöä kuljettivat lähiomaiset tai tuttavat henkilöautolla kävelymatkaa pidemmällä matkoilla. Kolme omaisiltaan kyytejä saavista pystyi käyttämään myös linja-autoa.

Kolmella haastatellulla oli käytössään taksikortti, joilla sai kaksi edestakaista matkaa kuukaudesta. Yksi taksikorttia käyttävistä sai myös omaisilta kuljetusapua ja yksi pystyi käyttämään myös bussia. Kolmas taksikortin käyttäjä saattoi asioida ainoastaan taksin turvin kahdesti kuussa, ja koko haastattelusta ilmeni liian vähäisistä liikkumis- ja asiointimahdollisuuksista koettu ahdistus. Hänen oli vaikea järjestää esimerkiksi ruokatalouttaan näin harvojen kaupassakäyntien puitteissa. Muutamat kyydin tarvitsijat kulkivat mieluummin tutun autolla kuin oudon taksin kyydissä.

Seuraavaan taulukkoon on koottu niiden haastateltujen ikäihmisten kulkutavat, jotka eivät aja itse autoa tai eivät voi käyttää joukkoliikennettä.

Taulukko 1. Liikkuminen toisen kyyditsemänä

Kulkutapa pitkällä matkoilla	kpl
Vain omaisten tai tuttujen kyydissä	5
Omaisten tai tuttujen kyydissä tai taksilla	1
Vain taksilla	1
Yhteensä	7

Yhteensä 7 haastateltua (37 %) teki välittömän asuin ympäristön ulkopuolelle suuntautuvia matkoja ainoastaan toisen ajamalla autolla. Reilu neljännes haastatelluista (5 henkilöä) pystyi tekemään näitä matkoja ainoastaan omaisten avun turvin. Näistä viidestä ainakin kaksi voisi käyttää tavallista linja-autoa, jos vuoroja olisi tarpeeksi ja pysäkit riittävän lähellä, ja suurin osa hyötyisi ilmeisesti myös palveluliikenteestä. Joukkoliikenteestä hyötyvien joukkoon kuuluu edellisten lisäksi aiemmin mainittu haastateltu (80 v.), joka ei haluaisi enää autoilla.

Haastattelujen perusteella Hauhon Eteläisten kylän ikääntyneiden tarvitsemista kyydityksistä hoitavat siis suurimman osan, noin kolme neljännestä, omaiset tai tutut kunnan vastatessa noin neljänneksestä. Pelkästään omaisten kyyditysten varassa elävien kommentoissa tuli esille kyyditysten järjestämisen vaikeus sekä kyyditysten puute päivisin, kun omaiset ovat työssä.

Asioiden suuntautuminen

Kaukana kyläkaupasta asuvat tekivät ostoksensa yleensä Hauholla tai Hämeenlinnassa joko kyyditettynä tai itse autoillen. Näistä jotkut saattoivat tehdä täydentäviä hankintoja kyläkaupassa. Kaksi haastateltua kävi säännöllisesti kauppa-autolla. Lääkäriissä, apteekissa tai pankissa asiointi vaati luonnollisesti kaikilta matkaa kylän ulkopuolelle. Myös hautausmaalla ja harrastuksissa käytiin kylän ulkopuolella, mutta toisten tarjoaman kyydin varassa eläville tämä oli usein hankalaa.

Kyläkaupassa asioi säännöllisesti yhdeksän kylän keskustan tuntumassa asuvaa haastateltua, kaksi keskustassa asuvista ei asioinut kaupassa. Toinen ei jaksanut terveytensä vuoksi kulkea omaa pihaansa kauemmas ja toinen kävi muualla kaupassa tyttärensä kyydillä. Jälkimmäinen arveli, että ostaisi kyläkaupasta ainakin maidot, jos tyttären tarjoamat kyydit loppuisivat. Myös yksi kauempana kyläkeskuksesta asuva haastateltu kävi kyläkaupassa viikoittain postiasioinnin yhteydessä.

Kyläkaupassa asiointi jakautui haastatteluissa kahteen tyyppiin: ”maitojen” ostamiseen ja muuhun asiointiin. Maitojen ostaminen tarkoitti painavien ja usein tarvittavien peruselintarvikkeiden ostamista, muu kaupassakäynti kattoi erikoisemmatkin ruokaostokset.

Kolme haastateltua osti kyläkaupasta vain ”maidot” ja teki suuremmat ostokset bussilla tai auto- kyydillä muualla. Kaupan valikoimaa he pitivät liian suppeana kaikkien ostosten tekemiseen. Kuusi eli niukka enemmistö kyläkeskuksessa asuvista haastatelluista teki pääosan ruokaostoksistaan kyläkaupassa.

Haastattelujen perusteella saattoi päätellä, että ne, jotka pääsivät helposti asioimaan muualla joko bussilla, omalla autolla tai muiden kyyditsemänä, kävivät mielellään kauempana suuremmissa myymälöissä. Ne, joille kauempana asiointi oli vaikeampaa, käyttivät enemmän kyläkauppaa. Kolmen haastatellun itsenäinen asiointi oli suoraan riippuvainen kyläkaupan olemassaolosta, muualla he pystyivät asioimaan vain omaisten kyyditysten tai taksin turvin.

Kyläkauppaa pidettiin yksimielisesti tarpeellisena riippumatta siitä, paljonko siellä asioitiin. Muutama haastateltava kertoi asioivansa kaupassa osin siksikin, että kauppa pysyisi kannattavana. On ilmeistä, että kaupan olemassaolo loi turvallisuudentunnetta, kun asiointiin oli helppo mahdollisuus, vaikka liikuntakyky olisi huonokin. Lisäksi kaupan koettiin lisäävän kylän sosiaalisuutta ja elinvoimaa.

3.4.4 Ikääntyneiden näkemykset liikkumisympäristöstä ja asioinnista

Selkeitä liikkumisympäristön parannusehdotuksia oli ilmeisen vaikea nimetä lyhyehkön haastattelun aikana, ellei haastateltu ollut pohtinut asiaa aiemmin. Kokemuksia uudesta kevyen liikenteen väylästä kysyttiin haastattelussa erikseen, ja haastatellut kokivat väylän monella tavalla myönteisenä asiana. Eniten sen koettiin lisänneen liikkumisen turvallisuutta ja miellyttävyyttä. Lisäksi sen mainittiin kohentavan kylän yleisilmettä. Vain yksi haastatelluista kertoi lisänneensä liikkumista väylän tulon myötä, mutta lähes kaikki kotinsa ulkopuolella liikkuvat ja väylän läheisyydessä asuvat haastatellut pitivät väylää hyvin tärkeänä liikkumisolosuhteiden parannuksena.

Haastatellut nimesivät seuraavat liikkumista koskevat ongelmat ja parannustarpeet:

Lähiympäristö:

- Kevyen liikenteen väylältä kauppaan johtavan luiskan talvikunnossapito vaatii huolellisuutta.
- Tarvitaan valaistusta, että iltaisin uskaltaa liikkua.
- Pujot hoitamattomalla viheralueella aiheuttavat allergiaa ja vaikeuttavat siten liikkumista.
- Rakennustyömaa Västringintiellä vaikeuttaa liikkumista.
- Rollaattoria on raskas työntää hiekkatiellä.
- Kevyen liikenteen väylää ehdotettiin 10-tien varrelle niin että se, Hauhontien kevyen liikenteen väylä ja Pikkutie muodostaisivat ulkoilulenkin.
- Toiveena oli myös latukoneella tehty hiihtolenkki.

Ajokortit ja taksikortit:

- Ajokortin menettäminen vaikeutti liikkumista.
- Taksikortilla kustannettavia matkoja tarvittaisiin enemmän kuin kaksi edestakaista matkaa kuukaudessa.
- Taksikortteihin tarkoitettuja varoja tulisi voida käyttää myös kyydityksestä huolehtivien omaisten polttoainekuluihin, jos nämä ovat vähävaraisia.

Joukkoliikenne:

- Penkki tarvitaan bussipysäkille.
- Linja-autovuorojen vähentäminen oli vaikeuttanut itsenäistä liikkumista ratkaisevasti, tilanne oli ennen parempi.
- Vähentyneitä linja-autovuoroja korvaamaan toivottiin palveluliikennettä tai taksikortteja.
- Junien ovien painonappeja ym. pidettiin harvoin junaa käyttävälle vaikeina.

Kauppapalvelut:

- Eteläisten kyläkauppa oli hyvin tärkeä ikääntyneille, ja sen kohtalosta oltiin huolestuneita.
- Kauppa-auto oli myös tarpeellinen, reitin muuttuminen teki itsenäisen asioinnin joillekin mahdottomaksi.
- Ostosten kotiinkuljetusta kaivattiin, sillä joillekin tavaroiden kantaminen oli vaikeaa ja osalla oli vaikeuksia päästä kauppaan.

Lähiympäristöä käsittelevät kommentit koskivat pääosin kaikille liikkujille tärkeitä asioita kuten talvihoitoa, valaistusta, allergisoivia kasveja sekä rakennustyömaan aiheuttamaa häiriötä. Nämä olivat kaikki yksittäisiä mainintoja. Lisäksi esitettiin kaksi toivetta kuntoilumahdollisuuksien parantamiseksi.

Lähes kaikki muut esiin tulleet ongelmat liittyivät autottomuuteen ja huoleen asiointimahdollisuuksien säilymisestä kylällä ja sen ulkopuolella. Tämä oli Eteläisten ikäihmisten yleisin ja vakavin liikkumiseen liittyvä ongelma, joka tuntui aiheuttavan muutamille haastatelluille suoranaista ahdistusta.

3.4.5 Ikääntyneiden selviytyminen kyläkeskuksessa ja kauempana

Haastelluista 11 asui **kyläkeskuksen tuntumassa**. Heidän joukossaan oli enemmän huonossa fyysisessä kunnossa olevia kuin muualla asuvissa, samoin kunnallista kotipalvelua tai -sairaanhoitoa saavat asuivat kyläkeskuksessa. Yksi heistä oli jo hakenut vanhainkotipaikkaa ja toinen eli kunnallisten kotipalveluiden turvin kykenemättä itse liikkumaan pihapiiriä pidemmälle.

Kaksi (18 %) kyläkeskuksessa asuvista autoili itse, kuusi sai kuljetusapua omaisilta tarvitessaan. Samoin kuusi käytti säännöllisesti linja-autoa. Viisi haastatelluista käytti kyläkauppaa pääasiallisena päivittäistavaroiden ostopaikkanaan, ja kolme osti sieltä painavimmat ostokset kuten maidot.

Kyläkeskuksen ulkopuolella asuvista kahdeksasta haastatellusta neljä (50%) ajoi itse autoa, lopuista kolme oli täysin omaisten antaman kyydin varassa ja yksi yritti tulla toimeen kunnan myöntämien kahden kuukausittaisen taksilla tehdyn asiointimatkan turvin.

Eteläisten ikääntyneiden asiointiliikkumisen tarve ja liikkumismahdollisuudet riippuivat merkittävästi asuinpaikasta. Kylän keskustassa oli saatavissa päivittäistavaroita ja hieman muitakin palveluita, joten päivittäisen selviytymisen edellyttämä liikkuminen voitiin hoitaa suurelta osin kevyen liikenteen keinoin. Toisaalta kylän keskustasta pääsee suhteellisen sujuvasti linja-autolla Hauholle tai Hämeenlinnaan monipuolisempien palveluiden ääreen, joten autotonkin henkilö tulee kohtuullisesti toimeen. Luonnollisesti osalla ikääntyneistä liikkumiskyky on heikentynyt siinä määrin, että apua tarvitaan joka tapauksessa. Osa kylän keskustassa asuvista ikäihmisistä voisi kuitenkin hyötyä palveluliikenteestä.

Syrjempänä asuvien asiointimatkat ovat pidempiä ja julkiset liikennepalvelut heikompia: käytännössä jokseenkin kaikkeen asiointiin tarvitaan autokyytiä. Linja-autovuorojen harveneminen ja kauppa-auton reittien supistaminen on kärjistänyt tilannetta entisestään. Myös nämä henkilöt voisivat hyötyä esimerkiksi kutsuohjatusta palveluliikenteestä.

3.4.6 Liikkumisympäristön vaikutukset esimerkkitalanteissa

Liikkumisympäristön vaikutusten havainnollistamiseksi on kuvattu kaksi esimerkkitalannetta, joista toisessa asiointimatkojen pituus kasvaa kaupan poistumisen myötä liikkumispalvelujen pysyessä ennallaan. Toisessa tapauksessa asiointimatkojen pituus pysyy entisellään, mutta liikkumismahdollisuudet paranevat palvelulinjan myötä.

Kustakin tilanteesta aiheutuvien kustannusten kokonaismäärää voi arvioida laajentamalla haastattelun tulokset koskemaan koko kylän vastaavaa ikäluokkaa. On kuitenkin muistettava, että kunnan kustantamien palvelujen osuus riippuu avuntarvitsijoiden varallisuudesta.

Esimerkkitilanne 1:

Kyläkauppa lopettaa toimintansa, liikkumismahdollisuudet pysyvät nykyisellään

Kolme haastatelluista kyläläisistä pystyi asioimaan itsenäisesti vain kyläkaupassa, kuusi muuta kävi myös muualla kaupassa. Muualla kaupassa kävijöistä kaksi autoili itse ja neljä kävi kaupassa bussilla. Viimeksi mainitut kertoivat, että kaikkien ostosten tuominen bussikyydillä voisi olla liian raskasta. Palveluliikenteen käyttö olisi haastattelujen perusteella mahdollista kaikille näille haastatelluille, ja jos bussi olisi valmis poikkeamaan reitiltä ostosten kotiin viemiseksi, niiden paino ei olisi ongelma.

Jos kauppa lopettaa, kolme henkilöä olisi siis kokonaan toisten avun varassa asioinnin suhteen ja neljä henkilöä todennäköisesti tarvitsisi jonkin verran apua ostoksilla käyntiin, koska he eivät jaksa tuoda kaikkia ostoksia bussilla. Oletamme, että kokonaan avun varassa olevat henkilöt tarvitsevat kaksi kauppa-asiointikertaa viikossa ja mainitut neljä henkilöä selviävät yhdestä kerrasta itse ja toisella kerralla he tarvitsevat apua. Tällöin apua kaupassakäyntiin tarvitaan haastateltujen joukolle $3 \times 2 + 4 \times 1 = 10$ kertaa viikossa eli noin 40 kertaa kuukaudessa. Tosiasiassa avun tarpeen lisäys voi olla jopa kaksinkertainen, sillä haastattelut tehtiin vain vähän yli puolelle yli 75-vuotiaista ja avun tarvetta voi olla myös tätä nuoremmilla henkilöillä.

Kolme etäämpänä kyläkeskuksesta asuvaa haastateltua oli jo nykyisellään täysin riippuvaisia omaisilta saaduista kyydeistä, eikä kyläkaupan poistumisella ole vaikutusta tähän.

Omaisen kyydillä tehdylle asiointimatkalta voidaan laskea hinta esimerkiksi seuraavasti. Edestakainen ajomatka Hauholle tai Hämeenlinnaan on noin 30 kilometriä ja aikaa yhteen asiointikertaan kuluu vähintään tunti. Henkilöauton ajoneuvokustannukset liikenne- ja viestintäministeriön vahvistamien yksikköarvojen mukaan ovat 0,239 euroa/kilometri ja aikakustannus 4,07 euroa /h (ks. tarkemmin liite 1). Tällöin yhden edellä kuvatun asiointikerran hinnaksi tulee 11,24 euroa. Kaksi asiointikertaa viikossa rasittaisi tällöin omaista noin 90 euron verran kuukaudessa.

Yllä olevassa laskelmassa on huomattava, että aikakustannus on laskennallinen arvo, joka ei merkitse sitä että kotitalouden käytettävissä olevat varat todellisuudessa vähenisivät tuolla summalla. Aikakustannus kuvaa pikemminkin koettua rasitusta: tämän verran arvioidaan henkilön olevan valmis keskimäärin maksamaan, jos hän voisi säästää tunnin asiointiliikkumiseen käyttämänsä aikaa. Kilometrikustannus puolestaan sisältää kaikki auton käyttöön liittyvät kulut. Käytetyistä yksikköhinnoista on kerrottu lähemmin liitteessä 1.

Parhaassa tapauksessa yhteinen asiointi sujuu miellyttävän kanssakäymisen merkeissä, mutta toisaalta se voi myös rasittaa ihmissuhteita. Ikääntyneen asioinnista huolehtiminen voidaan kokea taakkana ja liian sitovana, etenkin jos omaisten ajankäyttö on jo ennestään tiukkaa. Tällöin avun tarvitsija arastelee tuoda tarpeitaan esiin, ettei olisi liikaa vaivaksi. Lopputuloksena voivat olla psyykkiset ongelmat ja toive palveluasuntoon muutosta. Myöskään tehtyjen haastattelujen perusteella riippuvuus omaisista asioinnissa ja muussa liikkumisessa ei ole ongelmatonta. Aikuisella ihmisellä tulisi olla mahdollisuus liikkua itsenäisesti jo yksityisyydenkin vuoksi. Lisäksi ikääntyneet tiedostavat hyvin kyydityksiin liittyvät kustannukset ja ajankäyttöongelmat.

Tulevaisuudessa etenkin maaseudun ikäihmisillä on nykyistä harvemmin omaisia samalla paikkakunnalla ja kaikkialla ikääntyneiden määrä suhteessa nuorempien ikäluokkien kokoon kasvaa. Tämän vuoksi on todennäköistä, että jatkossa kasvava osa vanhuksista turvautuu kunnallisiin tai muihin palveluihin omaisten avun sijaan.

Jos avuntarvitsija on vähävarainen ja hänen toimintakykynsä on alentunut, hän voi hakea **kunnalta** apua. Hauhon kunta voi myöntää sosiaalihoitolain (SHL) perusteella liikkumisongelmien johdosta enintään neljä yhdensuuntaista taksimatkaa kuukaudessa. Lisäksi on mahdollista saada kotipalvelu tuomaan ostokset kotiin enintään kerran viikossa. Ateriapalvelu vähentää päivittäistavaroiden tarvetta, mutta palvelua ei myönnetä pelkästään liikkumisongelmien vuoksi. Tällä hetkellä Hauholla ei ole erillistä ostosten kotiinkuljetuspalvelua, mutta kunnassa on jo pohdittu mahdollisuutta ostaa toiminta yksityiseltä palveluntarjoajalta.

Hauholla sosiaalihoitolain mukaisen taksimatkan hinta kunnalle oli lokakuussa 2004 keskimäärin 25,70 euroa. Kotipalvelukäynnin keskihinta Hauholla on 30,90 euroa, josta asiakas maksaa 7 euroa.

Jos esimerkiksi kahdelle henkilölle myönnettäisiin SHL:n mukaiset taksimatkat, jotka kaikki käytetään, ja 4 henkilöä saisi kotipalvelua kerran viikossa, kunnan vuosikustannukset olisivat seuraavat:

Kunnan vuosikustannus euroina (netto)	
SHL matkat 2 asiakasta	$2 \times 4 \times 12 \times 25,70 \text{ €} = 2467,20 \text{ €}$
Kotipalvelu 4 viikkokäyntiä	$4 \times 52 \times 23,90 \text{ €} = 4\,971,20 \text{ €}$
Yhteensä	7 438,40 €

Merkittävin muutos kustannuksiin tulisi kuitenkin silloin, jos jonkun ikääntyneen henkilön muutto vanhainkotiin aikaistuisi.

Edellisten lisäksi vanhainkotipaikka 365 vrk	$365 \times 85,00 \text{ €} = 31\,025,00 \text{ €}$
Kunnan kulut yhteensä	38 463,40 €

Tämän aineiston perusteella on vaikea arvioida, kuinka paljon enemmän kunnallisia palveluja kylän ikäihmiset todellisuudessa saisivat, sillä tiedot heidän varallisuudestaan puuttuvat. Kotipalvelujen saantiin vaikuttaa myös arvio hakijan toimintakyvystä. Lisäksi kotipalvelun omavastuuosuus (7 € tavallinen käynti ja 5 € asiointipalvelu) saa monen vähävaraisen tukeutumaan mieluummin omaisiinsa.

*Esimerkkitilanne 2:**Palveluliikenne aloitetaan Eteläisissä ja kauppa säilyy*

Toisessa esimerkkitilanteessa kyläkauppa säilyy ja sen valikoimat kasvavat. Kyläkauppa alkaa kannattaa paremmin ja antaa vetovoimaa muidenkin lähipalveluiden olemassaololle. Kylän keskus vilkastuu. Edellytyksiä tällaiselle kehitykselle luo Eteläisten asukasmäärän odotettavissa oleva kasvu. Kehityskulkuun voi liittyä ikääntyneiden harrastustoiminnan järjestäminen kylälle ja esteettömien palveluasuntojen määrän lisääminen.

Liikkumisolosuhteita kehitetään erityisesti kylän lähiympäristön esteettömyys huomioon ottaen. Kevyen liikenteen turvallisuutta parannetaan edelleen, talvihoidon huolellisuuteen panostetaan ja kylälle tehdään myös ikääntyneille sopiva kuntolenkki levähdyspaikkoineen.

Hauhon ja Tuuloksen yhteinen palvelulinja aloittaa toimintansa suunnitelmien mukaisesti syksyllä 2005. Palvelulinja hoitaa koululaisten kyydityksiä sekä täydentää muutenkin alueen joukkoliikenneverkkoa. Palvelulinjan alustavassa kustannusarviossa on kokonaiskustannuksiksi laskettu 65 000 euroa vuodessa. Linjan on arvioitu vähentävän muiden sosiaalitoimen kuljetusten tarvetta noin 42 000 euroa. Lipputulot (arvio 5 000 €) ja valtionavustus (30 000 €) huomioon ottaen kunnille voisi tulla säästöä sosiaalitoimen kuljetuskustannuksissa ainakin kokeiluvuosien aikana jopa 12 000 euroa vuodessa (Hämeenlinnan seudun joukkoliikenteen... 2004, 28).

Kehityksen vaikutukset ikääntyneisiin Eteläisten kyläkeskuksessa:

- Ikäihmisten asiointimahdollisuudet kylällä säilyvät ja jopa paranevat entisestään. Asiointiliikkumismatkat eivät pitene ja palveluliikenne auttaa kyläkeskuksen ulkopuolella tapahtuvan asioinnin hoitamisessa. Erityiskuljetusten, ateriapalveluiden ja asiointiavun tarve kasvaa selvästi vähemmän kuin ensimmäisessä esimerkkitilanteessa. Kunnan sosiaalihuoltolain perusteella myöntämät kaksi edestakaista taksimatkaa riittävät paremmin ikääntyneiden tarpeisiin ja kohtuullisen elämänlaadun ylläpitämiseen.
- Ikääntyneiden riippuvuus omaisista vähenee, itsenäisyys ja omanarvontunto säilyvät paremmin.
- Lähiympäristö tukee kuntoliikkumista ja sosiaalisuutta.
- Mahdollisuudet toimintakyvyn ylläpitämiseen sekä sosiaaliseen kanssakäymiseen ovat hyvät, joten palvelujen tarve kasvaa ensimmäistä esimerkkitilannetta selvästi hitaammin. Myös hakeutuminen yksinäisyyden vuoksi vanhainkotiin tai palveluasuntoihin vähenee.

Kehityksen vaikutukset ikääntyneisiin kyläkeskuksen ulkopuolella:

- Ikäihmisten liikkumismahdollisuudet paranevat merkittävästi jo yhdenkin viikoittaisen edestakaisen palvelulinjamatkan myötä.
- Riippuvuus taksikuljetuksista tai omaisista vähenee. Ainakin kahden haastatellun tilanne paranee merkittävästi (vastahakoisesti autoileva henkilö ja taksikuljetuksista täysin riippuvainen henkilö).
- Mahdollisuudet itsenäiseen ja sisällökkääseen elämiseen sekä sosiaaliseen kanssakäymiseen paranevat, mikä voi vähentää avuntarvetta ja viivästyttää laitosasumiseen hakeutumista.

Koska palvelulinjan kustannusarviossa on jo otettu huomioon kuljetuksissa saatavat säästöt, niitä ei tässä käsitellä erikseen. Palvelulinja voi kuitenkin vähentää myös kotipalvelun ja laitosasumisen tarvetta etenkin pitkällä aikavälillä, kuten edellä on todettu. Taloudellisesti nämä säästöt voivat olla hyvin merkittäviä, mitä havainnollistettiin edellisen esimerkin yhteydessä.

4 Johtopäätökset

4.1 Liikkumisympäristön kriittiset tekijät suhteessa iäkkään henkilön toimintakykyyn

Taulukko 2 havainnollistaa liikkumisympäristön kriittisiä tekijöitä suhteessa vanhusten toimintakykyyn tämän tutkimuksen tulosten pohjalta. Liikkumiskyvyksi kutsutaan tässä henkilön itsensä määrittelemää fyysiseen jaksamiseen perustuvaa liikkumiskykyä. Liikkumiskykyä tiedusteltiin sekä Asemanseudun kyselyssä että kaikissa tehdyissä haastatteluissa. Lisäksi kysyttiin liikkumisympäristön esteiden vaikutusta suoriutumiseen. Haastatteluotoksissa ei ollut henkilöitä, jotka eivät olisi voineet lainkaan poistua kotoaan esimerkiksi hissittömyyden vuoksi, vaikka muutamat mainitsivatkin portaiden nousun tuottavan hankaluuksia.

Vanhuksille, joiden liikkumiskyky oli hyvin heikko, liikkuminen oli kivuliasta tai sitä rajoittivat muut terveydelliset tekijät, esimerkiksi hengitysongelmat. Kodinhoitajien mukaan osa heidän heikkokuntoisista asiakkaistaan ei halunnut poistua kotoaan, vaikka liikkumiskyky olisi riittänyt ainakin avustettuun ulkoiluun. Näitä kotipiirissään pysytteleviä (ryhmä I) henkilöitä oli molemmilla tutkimusalueilla, Hämeenlinnassa ja Hauholla. Heidän liikkumisensa kannalta **ratkaisevassa** asemassa olivat henkilökohtaiset terveysongelmat ja haluttomuus poistua kotoa, eivät niinkään tässä tutkimuksessa käsitellyt jalankulkuympäristön tai joukkoliikennepalveluiden ominaisuudet.

Viimeisen ryhmän (IV) edustajat olivat fyysisesti suhteellisen hyväkuntoisia. Niinpä he eivät tavallisesti olleet kunnallisten kotipalveluiden piirissä. Itsenäisen selviytymisen suhteen he olivat lähes samassa asemassa kuin muutkin autottomat henkilöt: keskeistä oli palvelujen saavutettavuus ja joukkoliikenteen olemassaolo. Hämeenlinnan Asemanseudulla he eivät kokeneet elämänsä vaikeutuneen kovin paljoa lähikaupan lakkauttamisen vuoksi, koska pystyivät asioimaan kauempanakin joko jalan tai joukkoliikenteen turvin. Eteläisten haja-asutusalueella sen sijaan myös tämän ryhmän edustajat olivat asioinnin suhteen riippuvaisia toisten antamasta avusta, koska joukkoliikenneyhteyksiä ei juuri ollut tarjolla.

Ryhmä II oli herkin liikkumisympäristön ominaisuuksille. Tämän ryhmän jäsenet tekivät lyhyitä matkoja itsenäisesti, usein liikkumisapuvälineen kanssa. He hyötyivät esteettömästä jalankulku-ympäristöstä ja pystyivät käyttämään lähimmissä kortteleissa sijaitsevia palveluita, mutta jo palveluliikenteen käyttäminen saattoi olla liian suuri ponnistus. Hämeenlinnan Asemanseudulla vain lyhyitä matkoja liikkuvien itsenäinen asiointi loppui Valintatalon poistuttua. Tähän ryhmään kuuluviksi voisi luokitella myös Hauhon Eteläisten kyläkeskuksessa asuvista haastatelluista ainakin kaksi. Ryhmän II⁸ edustajat olivat tavallisesti kotipalveluiden piirissä ja saivat apua usein myös omaisiltaan.

Ryhmä III, hieman pidempiä matkoja liikkuvat, selvisivät hyvin palveluliikenteen käyttämisestä ja tavallisestakin linja-autosta jotenkuten, ainakin jos kalusto on matalalattiaista. Asiointimatkan ongelmana oli usein kotiinpaluu väsyneenä ja kantamusten kanssa. Tällöin tavallinen joukkoliik-

⁸ Merja Vaaraman (2004, 169) käyttämässä luokittelussa ryhmä II vastaa lähinnä ryhmää, jolla on paljon vaikeuksia välinetoiminnoissa (ruuanlaitto, pyykinpesu, siivous ja asiointi kodin ulkopuolella) ja jonkin verran ongelmia myös perustoiminnoissa (syöminen, peseytyminen, pukeutuminen, vuoteesta nouseminen ja WC:ssä käyminen). Vaaraman mukaan runsaan joka kymmenennen tämän ryhmän jäsenen avuntarvetta voitaisiin lieventää liikenneoloja parantamalla.

kenne voi olla liian hankala käytettäväksi. Moni haastateltu kertoikin palaavansa kotiin palvelulinjalla ja jotkut taksilla, koska tällöin ostosten kantamiseen sai apua. Tämän ryhmän edustajat pystyivät Asemanseudulla siirtymään kauempana olevien kauppojen asiakkaiksi, mutta kokivat asioinnin vaikeutuneen merkittävästi. Eteläisten kyläkeskuksessa tämän ryhmän edustajat selvisivät vielä kyläkaupan aikana kohtuullisesti. Kattavien lähipalveluiden, esteettömän joukkoliikenteen ja palveluliikenteen avulla tämän ryhmän edustajat selviytyvät varsin itsenäisesti arkielämästään. He hyötyvät merkittävästi myös esteettömästä jalankulkuympäristöstä, etenkin levähdyspaikoista ja huolellisesta talvihoidosta.

Ryhmittelyn perusteella havaitaan toimintakyvyn merkitys liikkumisympäristön ominaisuuksien aiheuttamalle avuntarpeelle ja se, miten eri tyyppisillä alueilla eri tekijät osoittautuivat merkittäviksi. Yhdyskunnassa, jossa tärkeimmät palvelut sijaitsevat kävelyetäisyydellä, suhteellisen rajallisellakin liikkumiskyvyllä voi tulla toimeen itsenäisesti. Tällöin myös jalankulkuympäristön esteettömyyden merkitys korostuu. Jos taas arjesta selviytyminen edellyttää matkojen pituuden vuoksi auton tai joukkoliikenteen käyttöä, näiden liikkumismuotojen saatavuus nousee keskeiseksi selviytymiseen vaikuttavaksi tekijäksi. Tätä käsitellään lähemmin seuraavassa luvussa.

Taulukko 2. Autottoman ikäihmisen liikkumiskyky, itsenäiseen selviytymiseen ratkaisevasti vaikuttavat tekijät ja avuntarve.

Autottoman ikäihmisen liikkumiskyky	Liikkumisen kannalta ratkaisevat tekijät	Avuntarve
I Kotona pysyttelevät	Henkilökohtainen terveys ja liikkumismotivaatio	Suuri terveysongelmien vuoksi, käyttävät paljon kunnallisia kotipalveluita.
II Lyhyitä matkoja kodin lähellä liikkuvat	Jalankulkuympäristön esteettömyys, lähipalveluiden olemassaolo, (palveluliikenne)	Osa avuntarpeesta riippuu lähiympäristön ja liikkumispalveluiden ominaisuuksista. Usein kunnallisten kotipalvelujen piirissä.
III Jalan noin kilometrin säteellä kotoa liikkuvat	Jalankulkuympäristön esteettömyys, lähipalveluiden olemassaolo, palveluliikenne, muun joukkoliikenteen esteettömyys	Merkittävä osa avuntarpeesta riippuu lähiympäristön ja liikkumispalveluiden ominaisuuksista. Saavat tarvitessaan apua läheisiltä, joskus myös kunnalta.
IV Pitkiäkin matkoja jalan liikkuvat	Joukkoliikennepalvelut ja muiden palveluiden saavutettavuus	Avuntarve liittyy enemmän autottomuuteen kuin terveysongelmiin. Eivät yleensä kunnallisten kotipalveluiden piirissä.

4.2 Ikääntyneiden selviytyminen eri tyyppisillä asuinalueilla

Seuraavalla sivulla olevassa taulukossa on esitetty liikkumisympäristön keskeisiä ominaisuuksia ikääntyneiden kannalta ja ikääntyneiden omatoimista selviytymistä tukevia kehittämiskohteita. Taulukko 3 on jatkoa edellisen luvun tarkastelulle siten, että tässä edellä esitetyt liikkumisympäristön keskeiset ominaisuudet ja lähipalvelujen olemassaolo on tuotu eri tyyppisten asuinalueiden tasolle ja yhdistetty käytännön kehittämistoimenpiteisiin.

Taulukko perustuu tutkimusaineistosta tehtyihin havaintoihin, jotka tässä on esitetty yleisellä tasolla. Luonnollisesti luokitteluun sisältyy paljon yleistyksiä: yksittäisten alueiden ominaisuudet voivat poiketa paljonkin tässä esitetystä. Taulukon tarkoituksena on kuitenkin konkretisoida ja koota yhteen ikääntyneiden selviytymisen kannalta kriittisiä tekijöitä erilaisissa asuinympäristöissä. Yhteenvedoa voidaan hyödyntää esimerkiksi eri toimenpiteiden keskinäistä tärkeyttä pohdittaessa. Tarkastelun lähtökohtana on ikääntyneiden suoriutuminen arkielämästä ilman omaa autoa.

Kaupunkimaisella alueella tarkoitetaan tässä kaupunkien keskustoja ja suurehkojen kaupunkien aluekeskuksia, jotka tarjoavat arkielämän peruspalvelut (esimerkiksi päivittäistavarat, terveysasema, apteekki) suhteellisen kattavasti. Pientaloalueilla ymmärretään suhteellisen tiheästi rakennettuja alueita, joiden palvelutarjonta on selvästi vähäisempi ja arkielämä edellyttää vähintään viikoittaisia käyntejä alueen ulkopuolella. Tällaisia alueita voivat olla myös pienten kaupunkien lähiöt. Kyläkeskuksella tarkoitetaan kylän tarjoamien palvelujen ympärille jalankulkuetäisyydelle syntyneitä tiheimmän asutuksen alueita. Haja-asutuksella tarkoitetaan maaseutu- maista harvan asutuksen aluetta, jossa ei ole palveluita kävelyetäisyydellä.

Taulukon ensimmäinen tarkasteltava asia on asumisen ja palveluiden sijainti suhteessa toisiinsa. Tämän mukaisesti määrittyy asiointimatkojen pituus ja samalla joukkoliikenteen keskeisyys asiointista selviytymiseksi (taulukon toinen rivi). Tiheään asutulla alueella on todennäköisesti enemmän palveluita lähellä, jolloin arkiasioinnista voi selvitä kävelleenkin. Lyhyistä asiointimatkoista selviytyminen on mahdollista myös liikkumisapuvälineiden käyttäjille ja niille, jotka eivät jaksa olla pitkään jalkeilla, kuten edellisessä luvussa todettiin. Mitä pidempi matka palveluihin on, sitä olennaisempaa on joukkoliikenteen olemassaolo ja ikääntyneen kyky käyttää joukkoliikennettä. Toimintakyvyn heikentyessä joukkoliikenteen esteettömyys ja palveluliikenteen saataavuus nousevat yleensä ratkaiseviksi tekijöiksi joukkoliikenteen käytölle. Haja-asutusalueella joukkoliikenne ei useinkaan ole kannattavaa ja ostoliikenteenäkkin kalliimmin järjestettävää, mikä vaarantaa haja-asutusalueen liikkumispalvelut. Usein ratkaisuna ovat yksilölliset kuljetuspalvelut eli lähinnä kunnan myöntämät taksimatkat. Niiden kustannukset matkaa kohti ovat kalliimmat haja-asutusalueiden pitkillä etäisyyksillä kuin kaupunkialueilla, esimerkiksi sosiaalihuoltolain mukaisesta taksimatkastasta kunnan maksama keskihinta Hauholla oli 25,70 euroa ja Hämeenlinnassa 8,07 euroa.

Taulukko 3. Eri tyyppisten asuinalueiden ominaisuudet ikääntyneiden kannalta

	Kaupunkimainen alue	Pientaloalue	Kyläkeskus	Haja-asutus
1. Asumisen ja palveluiden sijainti	Asuminen ja päivittäispalvelut voidaan sijoittaa lähelle toisiaan → palvelut suurelta osin kävelyetäisyydellä.	Asuinalue tarjoaa niukasti palveluita → ainakin osa asiointimatkoista liian pitkiä käveltäviksi.	Voi tarjota ainakin joitain peruspalveluita → kylän ulkopuolelle suuntautuvat asiointimatkat liian pitkiä käveltäviksi.	Lähes kaikki palvelut väistämättä kaukana → kaikki asiointimatkat liian pitkiä käveltäviksi.
2. Palveluliikenne ja muut esteettömät joukkoliikennepalvelut	Täydentävät ja laajentavat kaupungissa asuvien asiointimahdollisuuksia, parantavat palveluiden saavutettavuutta muualla asuvien kannalta.	Keskeisiä asiointin kannalta.	Mahdollistavat kauempana olevien palveluiden käytön.	Välttämättömiä asiointin kannalta. Vaihtoehtona henkilökohtaiset kuljetuspalvelut.
3. Jalankulkuympäristön esteettömyys	Helpottaa sekä paikallisten asukkaiden että muualta tulevien itsenäistä suoriutumista. Esteettömyydestä hyötyvien määrä suuri.	Helpottaa mahdollisten lähipalvelujen ja joukkoliikenteen käyttöä sekä kunnon ylläpitämistä.	Helpottaa mahdollisten lähipalvelujen ja joukkoliikenteen käyttöä sekä kunnon ylläpitämistä. Hyötyjinä myös kauempaa kylälle asioimaan tulevat.	Helpottaa joukkoliikenteen käyttöä sekä kunnon ylläpitämistä.
4. Ikääntyneiden itsenäisen selviytymisen edellytykset	Hyvät: omatoiminen asiointi ja sosiaalinen elämä on mahdollista monille liikkumisesteisillekin.	Kohtalaiset: omatoiminen asiointi edellyttää kykyä käyttää joukkoliikennettä. Sosiaalisia suhteita voi hoitaa myös paikallisesti.	Kohtalaiset: omatoiminen asiointi edellyttää kykyä käyttää joukkoliikennettä. Sosiaalisia suhteita voi hoitaa myös paikallisesti.	Vaarantuneet: asiointimahdollisuudet ja usein myös sosiaalinen toiminta on sidoksissa mahdollisuuteen käyttää joukkoliikennettä tai henkilökohtaisia kuljetuspalveluita. Joukkoliikenteen kannattamattomuus ongelma.
5. Keskeisimmät kehittämiskohdet ikääntyneiden selviytymisen tukemiseksi	Lähipalvelujen tukeminen, jalankulkuympäristön esteettömyys, kohtaamispaikat.	Palveluliikenteen/esteettömän joukkoliikenteen kehittämisen, jalankulkuympäristön esteettömyys, kohtaamispaikat.	Lähipalvelujen ja esteettömän joukko/palveluliikenteen tukeminen, jalankulkuympäristön esteettömyys, kohtaamispaikat.	Joukko/palveluliikenteen tukeminen, henkilökohtaiset kuljetuspalvelut, kauppa-autot, asuntotarjonta kyläkeskuksessa, joukkoliikenteen ja jalankulun edellytysten varmistaminen talvihoidolla.

Kolmas tarkastelun kohde on jalankulkuympäristön esteettömyyden merkitys. Kaupunkimaisilla alueilla, joilla on myös eniten liikkujia, jalankulkuympäristön esteettömyys palvelee suurta käyttäjäjoukkoa: siitä hyötyvät paikalliset asukkaat ja kaupungissa asioivat. Myös kyläkeskuksessa on esteettömyydestä hyötyjinä sekä paikallisia asukkaita että kylällä asioivia. Näillä alueilla jalankulkuympäristön esteettömyys voi muodostua kynnyskysymykseksi asioinnin onnistumisen kannalta, ja se voi vaikuttaa merkittävästi myös liikkumisapuvälineiden käyttäjien avustajantarpeeseen. Ikääntyneiden mahdollisuus käyttää lähipalveluita itsenäisesti jalan on merkittävä myös palveluiden kannattavuuden näkökulmasta, sillä siirryttäessä autolla tapahtuvaan asiointiliikkumiseen myös asiointipaikka vaihtuu usein kauempana sijaitsevaksi suuremmaksi myymäläksi. Haja-asutusalueella jalankulku tapahtuu pääasiassa teiden pientareilla ja piha-alueilla. Kevyen liikenteen väylien rakentaminen helpottaisi luonnollisesti liikkumista jalkaisin, mutta kovin laajassa mitassa tämä ei useinkaan ole mahdollista. Olemassa olevassa jalankulkuympäristössä keskeinen esteettömyyttä lisäävä toimenpide onkin tienpientareiden talvihoito. Jalankulun ongelmat eivät haja-asutusalueilla yleensä ole asioinnin kannalta yhtä ratkaisevassa asemassa kuin joukkoliikenteen olemassaolo.

Neljännessä kohdassa tarkastellaan ikääntyneiden selviytymistä kokonaisuutena ja sen tukemiseksi tarvittavia toimenpiteitä. Mukana on asioinnin lisäksi mahdollisuus hoitaa sosiaalisia suhteita, sillä yksinäisyyden kokeminen oli Vaaraman (2004) tutkimuksissa toiseksi tärkein riskitekijä alentuneelle toimintakyvylle. Kaupunkialueella mahdollisuudet asiointiin ja sosiaaliseen elämään ovat hyvät, ja tukitoimissa voidaan korostaa lähipalvelujen ja kohtaamispaikkojen turvaamista sekä jalankulkuympäristön esteettömyyden parantamista. Samat toimet sopivat myös kyläkeskuksiin, mutta lisäksi on huolehdittava esteettömistä joukkoliikennepalveluista kauempana olevien palveluiden saavuttamiseksi. Palveluliikenteen avulla voidaan joissain tapauksissa tarjota joukkoliikennepalveluita kokonaan uusillekin alueille. Myös pientaloalueilla joukkoliikenteen saatavuus korostuu. Haja-asutusalueella autottomien ikäihmisten asiointi ja sosiaalisten suhteiden hoitaminen voivat vaarantua, mikäli riittävien joukkoliikenne- tai yksilöllisten kuljetuspalvelujen tarjoaminen ei ole mahdollista. Tällöin voi olla tarkoituksenmukaista järjestää ikääntyneille mahdollisuus muuttaa lähemmäs kunta- tai kyläkeskusta.

4.3 Liikkumisympäristön esteet

Tässä työssä esiin tulleet ikääntyneiden kokemat liikkumisympäristön esteet liittyivät useimpien matkojen pituuteen ja levähtämismahdollisuuksiin sekä teiden ylittämiseen. Talvella liukkaudesta oli selvästi tärkein liikkumista haittaava tekijä, lumiesteet mainittiin noin puolet harvemmin. Myös bussiin nouseminen ja joukkoliikennelippujen hinta koettiin merkittäviksi liikkumisesteiksi. Tärkeää oli myös mahdollisuus säädellä asiointimatkan kesto omaa jaksamista vastaavaksi. Tämä korostui haastatteluissa, joissa käsiteltiin linja-autovuorojen riittävyyttä.

Kehitettäessä reittejä ikääntyneille paremmin sopiviksi tulee ottaa huomioon hyvä talvihoito ja liukkaudentorjunta sekä levähdyspaikkojen riittävyys. Katujen ylittäminen tulisi tehdä helpoksi ja turvalliseksi selkeyttämällä risteyskohtia, säätämällä liikennevalojen ajastus sopivaksi hitaasti liikkuville kulkijoille sekä rakentamalla suojateille keskikorokkeita. Joukkoliikenteen matalalattiat ja kalusto ja palveluliikenne ovat ikääntyneille tärkeitä.

Haja-asutusalueella jalankulkuympäristön esteitä mainittiin hyvin vähän. Lähes poikkeuksetta haastateltujen suurin huoli koski joukkoliikennedyteyhteyksien olemassaoloa ja riittävyyttä, joukkoliikenteen esteettömyyttä tai muiden kuljetuspalveluiden kuten taksimatkojen saatavuutta sekä lähikaupan olemassaoloa.

Nämä tulokset ovat helposti ymmärrettävissä tyypillisimpien ikääntymiseen liittyvien fyysisten muutosten valossa. Vaikka muutokset tapahtuvatkin yksilöllisesti, suurimmalla osalla ikääntyneistä fyysiset voimat ja jaksaminen vähenevät, aistit ja tasapaino heikkenevät ja reaktionopeus hidastuu. Lisäksi krooniset sairaudet yleistyvät. Ikäihmisellä ei ole yhtä liikkumisesteisyyttä määrittävää ongelmaa, jota voisi kompensoida muiden kykyjen kehittämällä, vaan eri toimintojen vähittäinen heikkeneminen näkyy yleisenä jaksamisen vähenemisenä olipa sitten kyse matkojen pituudesta, korkeuseroista selviämisestä, taakkojen kantamisesta tai liikkumisen nopeudesta.

4.4 Kustannusten muodostuminen ja kohdentuminen

Kun vanhus ei enää selviydy yksin päivittäisistä ruokaostoksistaan, avuntarve ja siitä aiheutuvat kustannukset lisääntyvät selvästi. Tämä osoittautui selkeimmäksi liikkumisympäristöön ja sen ominaisuuksiin liittyväksi kustannusten aiheuttajaksi, kuten oli odotettavissakin. Hämeenlinnan tapauksessa lähikaupan lopettaminen vaikutti eniten niihin henkilöihin, joiden toimintakyky oli lukuisien sairauksien myötä jo heikentynyt. Kauppatien piteneminen ylitti heidän jaksamisensa rajat, ja avuntarve kasvoi selvästi. Vaikka alueella oli tarjolla sekä tavallista joukkoliikennettä että palveluliikennettä, heikkokuntoisimmat eivät pystyneet hyödyntämään niitä kauppa-asioinnissaan.

Hauhon Eteläisten kyläkeskuksen tuntumassa asuvat ikäihmiset pärjäsivät tutkimuksen ajankohdalla vielä melko hyvin. Muutamien haastateltujen suuri avuntarve johtui voimakkaasti heikentyneestä toimintakyvystä, eikä liikkumisympäristön muutoksilla olisi voitu pienentää avuntarvetta. Kyläkaupan lopettamisen jälkeen niiden haastateltujen, joiden liikkumiskyky riitti lähiympäristössä kulkemiseen mutta ei pidemmistä matkoista suoriutumiseen, avuntarve kasvanee huomattavasti. Tilanne on siis samantapainen kuin Hämeenlinnassa.

Kyläkeskuksen ulkopuolella asuvien ongelmana oli joukkoliikenteen puute, joka aiheutti jatkuvan kuljetusavun tarpeen. Siellä tilanne oli vaikea kaikille, jotka eivät autoilleet. Avuntarve ilmeni myös fyysisesti kohtuullisen hyvässä kunnossa olevilla.

Lähes kaikki haastatellut ikäihmiset pyrkivät liikkumaan mahdollisimman paljon pitääkseen yllä fyysistä kuntoaan, ja kuntoliikkumiseen liittyviä esteitä mainittiin hyvin vähän. Tällaiseksi voidaan kuitenkin nähdä liukkaus talvisin. Liikkumisympäristön sosiaaliselle kanssakäymiselle asetamat esteet tai puutteet mainittiin monissa haastatteluissa spontaanisti ja ne aiheuttivat haastateluille syvää huolta. Sosiaalisen kanssakäymisen väheneminen tai estyminen on merkittävä riskitekijä toimintakyvyn alenemiselle ja avuntarpeen kasvulle. Kaupassakäynnin loppuminen vähensi monien kohdalla sekä liikkumisen kokonaismäärää että sosiaalista kanssakäymistä.

Liikkumisympäristön esteiden vaikutusta toimintakyvyn heikkenemiseen ja siitä johtuvaan avuntarpeeseen tai laitoshoidon siirtymiseen ei poikkileikkaustutkimuksella voi suoraan osoittaa. Jos kuitenkin ympäristön ominaisuudet selvästi voimistavat toimintakykyä uhkaavia tekijöitä, niiden voidaan perustellusti olettaa myös aikaistavan laitosasumiseen siirtymistä. Laitosasumisen kustannukset yhtä henkilöä kohden ovat yli 30 000 euroa vuodessa. Tämän tai pienemmän summan käyttäminen jalankulkuympäristön esteettömyyden parantamiseen, palveluliikenteen kehittämiseen tai liukkauden torjunnan tehostamiseen tärkeimmillä jalankulkualueilla parantaisi merkittävästi lukuisten ikäihmisten, liikkumisesteisten ja muidenkin asukkaiden liikkumisoloja ja toimintakyvyn ylläpitämisen edellytyksiä.

Tutkituissa tapauksissa ikääntyneet itse tai heidän omaisensa maksoivat valtaosan ympäristön esteiden aiheuttaman avuntarpeen kustannuksista. Vain murto-osa kustannuksista tuli kuntien maksettaviksi. Tähän vaikuttivat kuntien käyttämät asiakkaiden taloudelliseen tilanteeseen ja mitattuun toimintakykyyn perustuvat kriteerit, joilla oikeus kunnalliseen apuun määriteltiin. Niiden perusteella osa avuntarvitsijoista rajautui kunnallisen avun ulkopuolelle. Asemanseudun tapauksessa kodinhoitajien pidentyneet kauppamatkat merkitsivät muun kotiavun vähenemistä, joten tässä tapauksessa haitta kohdistui palvelun saajaan, ei kuntaan. Pidemmällä tähtäimellä kuntaan kohdistuvat kustannuspaineet kuitenkin kasvavat, etenkin jos omaiset asuvat toisella paikkakunnalla ja jos henkilö hakeutuu laitosasuntoon.

Omaiset ja tuttavat panostivat ikäihmisten auttamiseen hyvin paljon taloudellisesti. Suurimmat kustannukset syntyivät omaisille, jotka pyrkivät huolehtimaan läheisestään pitkän matkan päästä. Jo sadan kilometrin päästä tehty viikoittainen käynti aiheutti omaiselle yli kahdensadan euron laskennalliset kustannukset kuukaudessa. Summa on huomattava, ja lisäksi auttamisesta johtuva autoilun lisääntyminen on ekologisesti ongelmallista. Asemanseudun otoksessa näin pitkiä auttamismatkoja tekivät monen haastatellun omaiset. Lasten muuttaminen pois kotipaikkakunnalta ja yksinasumisen yleistyminen pidentävät omaisten auttamismatkoja tulevaisuudessa.

Lyhyet kyydityksetkään eivät olleet ongelmattomia. Niiden saatavuus oli rajallinen esimerkiksi omaisten työssäkäynnin vuoksi. Kyydityksiä ei kehdattu pyytää kaikkiin tarpeisiin, ja niiden vastikkeettomuus aiheutti kiitollisuudenvelkaa. Esimerkiksi Hauholla säännöllinen asiointi omaisten kyydillä kaksi kertaa viikossa 15 kilometrin päässä aiheutti omaisille noin 90 euron kustannukset kuukaudessa, jos aikakustannuksetkin otettiin huomioon. Niinpä auttajille koituvien kustannusten korvaamista pohdittiin useissa haastatteluissa.

Hämeenlinnassa ikääntyneille itselleen koituvat kustannukset pelkästä Kauppa-Avun käytöstä kahdesti viikossa olisivat olleet noin 40 euroa kuussa, mutta haastatellut eivät käyttäneet tätä palvelua. Hauholla lähikaupan poistumisen jälkeen vastaava asiointi joukkoliikenteellä maksaa noin 60 euroa kuussa. Jos joukkoliikennettä ei ole tai sitä ei pysty käyttämään, jäävät vaihtoehtoisiksi omaisten apu tai taksi. Myös kotipalvelu tekee ostoksia asiakkaidensa puolesta enintään kerran viikossa, jolloin tämän palvelun kuukausihinnaksi tulee asiakkaalle $5 \text{ euroa} \times 4 = 20 \text{ euroa}$.

Seuraavissa taulukoissa on esitetty eri tavoilla toteutetun kauppa-asiointikerran kustannukset ja niiden maksajat. Asioinnin vaihtoehdot perustuvat tutkimuksessa esiin tulleisiin todellisiin tapauksiin ja ovat siksi Hämeenlinnassa ja Hauholla hieman erilaiset.

Taulukko 4. Kauppa-asiointikerran kustannukset Hämeenlinnan Asemanseudulla

Asiointitapa	Iäkäs asiakas	Omainen⁹	Kunta	Kokonaiskustannus
Joukkoliikenteen kertalipuilla	4,80 €			4,80 €
Joukkoliikenteen sarjalipuilla	3,00 €			3,00 €
Kauppa-avun kotiinkuljetus	5,00 €			5,00 €
Lähellä asuva omainen		3,00 – 5,00 €		3,00 – 5,00 €
Noin 100 km:n päässä asuva omainen		62,50 €		62,50 €
Kunnan kotipalvelun suorittama asiointi ¹⁰	3,75 €		8,75 €	12,50 €

Hintoja vertailtaessa kotipalvelun suorittama asiointi on Hämeenlinnassa kokonaiskustannuksiltaan kallis vaihtoehto, mutta palvelun saajalle se voi olla jopa halvempaa kuin asiointi joukkoliikenteellä tai kaupan ostosten kotiinkuljetuspalvelun käyttö. Omaisten antama apu on yleensä ilmaista, mutta sen kokonaiskustannukset voivat kohota varsin suuriksi, jos omaiset asuvat toisella paikkakunnalla.

⁹ Omaisen kustannuksiin sisältyy asiointiin käytetyn ajan arvo, ks. liite 1.

¹⁰ Asioinnin hinnaksi on otettu puolet kotipalvelutunnin hinnasta, koska tämä vastaa kodinhoitajan suorittamaan asiointiin kuluvaan aikaan Asemanseudulla tällä hetkellä. Hämeenlinnassa on suunnitteilla ottaa käyttöön erillinen palveluseteli kaupassakäyntiä varten.

Taulukko 5. Kauppa-asiointikerran kustannukset Eteläisten kylältä noin 15 kilometrin päähän kirkonkylälle.

Asiointitapa	Iäkäs asiakas	Omainen	Kunta	Kokonaiskustannus
Joukkoliikenteellä	7,40 €			7,40 €
Taksikortilla	7,40 €		37,60 €	45,00 €
Kunnan asiointipalvelu	5,00 €		ei selvillä	ei selvillä
Lähellä asuva omainen		11,25 €		11,25 €

Yllä olevassa taulukossa kannattaa kiinnittää huomiota eri asiointimuotojen kustannusten suuruusluokkiin, sillä toteutuvat kustannukset riippuvat pääosin matkan pituudesta, joka voi vaihdella huomattavastikin. Kotipalvelun suorittaman asioinnin kokonaiskustannukset eivät ole tiedossa, mutta niiden voi olettaa olevan lähellä Hämeenlinnan vastaavan palvelun tasoa (12,50 €) tai pidempien matkojen vuoksi hieman korkeammat. Taksilla tehty asiointimatka on kunnan kannalta selvästi kallein vaihtoehto. Se on kokonaiskustannuksiltaan noin neljä kertaa kalliimpi kuin asiointi omaisen kanssa.

Suurin kaupassakäynnin estymisestä aiheutuva haitta ikäihmisille ei aina kuitenkaan ole taloudellinen. Vähintään yhtä merkittävää on itsenäisyyden, virikkeiden, sosiaalisen kanssakäymisen ja usein myös liikkumisen väheneminen, joka vaikeuttaa elämänhallintaa ja mielenterveyden ylläpitämistä. Todennäköisesti suurin taloudellinen kustannus kunnallekin syntyy viime kädessä ikäihmisten elämänhalun vähenemisen seurauksien hoitamisesta.

5 Suositukset

5.1 Epävirallisen auttamisen tukeminen

Tutkituissa tapauksissa valtaosa liikkumisympäristön esteiden tai puutteiden aiheuttamasta avuntarpeesta tyydytettiin omaisten, naapureiden tai muiden vapaaehtoisten avunantajien toimesta. Epävirallisen avun suuri osuus on havaittu myös tilastollisissa tarkasteluissa (Vaarama 2004, 174). Epävirallisen auttamisen etuna on auttamisen yhteydessä tapahtuva kanssakäyminen tutun henkilön kanssa.

Avun antajalle auttamisesta koituvat kustannukset ovat merkittäviä etenkin, jos auttaminen edellyttää pitkiä ajomatkoja henkilöautolla. Läheisten auttamiseen sisältyy usein ajatus vastikkeettomuudesta, mutta toisaalta etenkin avuntarpeen ollessa säännöllistä auttaminen voidaan kokea rasitukseksi. Autettava puolestaan kokee jäävänsä kiitollisuudenvelkaan auttajalle varsinkin, jos mahdollisuutta vastapalvelusten tekemiseen ei ole.

Avun pyytämistä ja antamista helpottaa mahdollisuus korvata auttamisesta aiheutuvat kustannukset ainakin osittain. Haastatteluissa esitettiin mahdollisuutta käyttää taksimatkoihin tarkoitettuja varoja epävirallisille auttajille suoritettaviin korvauksiin. Kirjallisuudessa on esitetty myös palvelusetelien tai tilille maksettavan palvelurahan käyttöä epävirallisilta auttajilta saatujen palveluiden korvaamiseen (Vaarama 2004, 188). Tämä voisi olla perusteltu ratkaisu etenkin, kun kyseessä ovat usein apua tarvitsevat pienituloiset ikäihmiset, joilla on toimiva läheisverkosto. Epävirallisen auttamisen tukeminen olisi edullista myös kunnille, jos näin voidaan vähentää kunnan kustantamien yksilöllisten kuljetuspalveluiden kysyntää.

Toinen keino liikkumismahdollisuuksien parantamiseen on kimppakyytien kehittäminen siten, että autoilun kustannusten ja vastuiden jakoon löytyy selvä malli. Nykyisen lain mukaan autonomistaja ei kuitenkaan saa ottaa rahaa kuljetettavilta. Lain muuttaminen antaisi mahdollisuuden kehittää edullisia kuljetuspalveluita vapaaehtoistyön osaksi esimerkiksi haja-asutusalueilla. Monilla paikkakunnilla toimivien asukasyhdistysten vanhuspalveluihin, sosiaaliseen isännöintiin ja muihin vastaaviin vapaaehtoisten ja työllistettävien turvin toimiviin tukijärjestelmiin olisi mahdollista liittää kuljetuspalveluiden tuottaminen. Nykyisin lainsäädännön puitteissa on jo kokeiltu erilaisia kimppataksijärjestelmiä palveluliikenteen osana (Vepsäläinen ja Hiltunen 2001, 48-49).

5.2 Hallintokuntien yhteistyö

Liikkumisympäristö muotoutuu monen alan osaajien ja useiden hallintokuntien yhteistyön tulokseksi. Esteettömän liikkumisympäristön rakentaminen alkaa maankäytön suunnittelusta, etenee jalankulkuympäristön yksityiskohtien ja kunnossapidon kautta toimivan liikennejärjestelmän luomiseen. Nykyisin esteettömyyttä käsitellään paljolti ympäristön suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon näkökulmista. Teknisten alojen edustajat ovat vahvasti edustettuina aihetta koskevassa keskustelussa. Käyttäjiä esteettömyysfoorumeilla edustavat vammais- ja vanhusneuvostot sekä eri järjestöt. Sosiaali- ja terveysalan näkemyksiä kaivattaisiin lisää, sillä etenkin määrällistä tietoa esteettömyyteen liittyvistä tarpeista on juuri sosiaali- ja terveyssektorilla. Sinne syntyy myös suuri osa esteettömyyden seurauksena syntyvistä säästöistä.

Sosiaali- ja terveystoimen roolia esitetään kehitettäväksi siten, että se

- tilastoi toimintaesteisten henkilöiden alueellisen jakautumisen kunnan alueella
- kerää ja tuo toisten hallintokuntien tietoon henkilökuntansa ja asiakkaittensa havaintoja ympäristön puutteista
- tekee esityksiä parannustarpeista, jotka helpottavat liikkumisesteisten selviytymistä ja mahdollisesti tuottavat näin myös kustannussäästöjä avuntarpeen vähetessä
- kokoaa palvelujen tuottamisen hintatietoja toisten hallintokuntien käyttöön kustannusvertailuja varten sekä
- kehittää henkilökuntansa osaamista esteettömyyden alalla.

Tekninen toimi ja maankäytön suunnittelu voisivat siten hyödyntää entistä paremmin sosiaali- ja terveystoimen tietämystä asiakkaidensa esteettömyystarpeista suunnitellessaan ja toteuttaessaan liikkumisympäristöön vaikuttavia toimenpiteitä.

Perusteena sosiaali- ja terveystoimen osaamisen ja tiedon hyödyntämiseen on työntekijöiden hyvä tuntuma asiakkaidensa hyvinvoinnin ongelmiin. Esimerkiksi tämän työn yhteydessä haastatelluilla kodinhoitajilla oli yksityiskohtaista tietoa siitä, miten ympäristön muutokset vaikuttivat heidän asiakkaisiinsa. Näitä havaintoja he tekivät ja seurasivat päivittäin. Tällä hetkellä esimerkiksi vanhusten asuntojen korjaustarpeita kartoitetaan teknisen ja sosiaalitoimen edustajien yhteistyönä monissa kunnissa.

5.3 Esteettömyyden asema kunnan taloudessa

Tämän työn kustannusvertailut osoittavat, että monien esteettömyyteen ja ympäristön ongelmien poistamiseen tähtäävien investointien vaihtoehtoiskustannukset voivat olla suuret. Kustannusvertailuja tulee aina tehdä riittävästi ja selvittää kustannusten muodostumisen perusteet eri hallinnonaloilla. Kustannusvertailut antavat lisäinformaatiota päätöksenteon pohjaksi ja järkevöittävät esteettömyyden kehittämiseksi tehtävää työtä. Lisäksi eri hallinnonalojen kustannukset huomioon ottavat vertailut helpottavat kokonaistaloudellisten ratkaisujen tekemistä.

Vanhuspalveluiden ja sosiaalitoimen kuljetusten yksikkökustannukset olisi hyödyllistä koota yhteen taloudellisten vertailujen pohjatiedoksi. Lähes kaikki vertailuissa tarvittavat tiedot tuotetaan sosiaalitoimen eri prosesseissa, mutta tällä hetkellä niitä ei ole tapana koota valmiiksi vertailukelpoiseen muotoon. Lähtökohtana voisi toimia esimerkiksi tämän työn liitteeseen 1 kootun tiedon täydentäminen ja päivittäminen vuosittain. Tietoa sosiaalitoimen vanhuspalveluasiakkaiden määrästä ja jakautumisesta kunnan eri osiin tulisi myös olla helposti saatavilla esimerkiksi paikatietona (ks. 5.4.). Vain tällä tavoin teknisen sektorin suorittamaan kokonaistaloudelliseen arviointiin saadaan luotettavaa pohjatietoa.

Esteettömyyden toteuttamiseen tarvittaisiin myös korvamerkittyä rahaa. Tällä hetkellä esimerkiksi Hämeenlinnan esteettömyysparannukset rahoitetaan kunnossapitobudjetista. Tällöin yksittäisiä parannuskohteita voidaan korjata vain rajoitetusti, sillä ensisijaisia rahoituksen kohteita ovat lakisääteisesti hoidettavat kunnossapitotehtävät.

5.4 Paikkatietojärjestelmien hyödyntäminen

Tässä tutkimuksessa käytettyjä aineistoja kerättyä kävi ilmi, että sosiaalitoimen/perusturvan tietoja ei ollut saatavissa valmiiksi kaupunkisuunnittelussa hyödynnettävässä muodossa. Tilanne on tavallinen Suomen kunnissa tällä hetkellä. Esimerkiksi tieto tietyllä alueella annetun kotihoidon laadusta koottiin vain asiakkaiden palvelusopimuksiin ja kodinhoitajien omiin vihkoihin. Minkäänlaista nopeaa yhteenvetoa vaikkapa asiointiapua saavista asiakkaista ei ollut mahdollista saada. Jo palvelusopimuksiin kirjatun avun sisältöä koskevan tiedon vieminen paikkatietojärjestelmään olisi hyödyllistä yhdyskunta- ja liikennesuunnittelun kannalta. Jos myös erilaisia kunnallisia kuljetuspalveluita käyttävät saataisiin samoin paikkatiedon avulla sijoitettua kartalle, näin saataisiin jo kohtuullisen käyttökelpoinen kuva eri alueiden asukkaiden¹¹ toimintakyvystä. Lopputulos olisi hyödyllinen niin liikenteen ja palveluiden suunnittelun kuin kaavoituksenkin käytössä.

Tällä hetkellä Hämeenlinnan perusturvassa hyödynnetään paikkatietoja muun muassa päivähoitopaikkojen kysynnän ja koululaisten määrän ennakoimiseksi eri asuinalueilla. Kaupungille on tehty paikkatietoselvitys (2004), johon on koottu paikkatietojen käytön ongelmakohtia, käyttötarpeita ja yksityiskohtaisia kehittämisehdotuksia. Työssä suositellaan sosiaalitoimen Efficasiakashallintojärjestelmän tietojen viemistä väestötietojen ohella MapInfo-ohjelmaan, jolloin voidaan tehdä esimerkiksi ateriapalvelun reittisuunnitelmat paikkatietojen pohjalta. Vastaavasti tietoja voidaan käyttää esimerkiksi Seiskan tai muun palveluliikenteen reittien kehittämisessä tai muiden palveluiden sijoittamista koskevassa päätöksenteossa. Sosiaalitoimen tietojen käsittelyssä on kuitenkin muistettava tietosuojaan liittyvät seikat.

5.5. Jatkotutkimusaiheita

Liikenteen kehittämisen lähtökohdat ja resurssien kohdentaminen ovat vahvasti sidoksissa eri liikkumismuotojen käyttäjämääriin ja palvelujen kysyntään. Esteettömyyttä on pääsääntöisesti tarkasteltu ympäristön laadun parantamisena tasa-arvonäkökulmasta, jolloin siitä koituvien hyötyjen määrällinen tarkastelu on yleensä sivuutettu. Mikäli esteettömyyttä halutaan perustella yhteiskuntataloudellisesti, myös esteettömyydestä ratkaisevasti hyötyvien henkilöiden määriin on alettava kiinnittää entistä enemmän huomiota. Mikäli taloudellinen arviointi osoittaa esteettömyysinvestointien olevan kannattavia, esteettömyyden asema parantuu myös resurssien¹² jaossa. Samalla investointien kohdentaminen tärkeimpiin kohteisiin helpottuu.

Yksityiskohtaisempaa jatkotutkimusta tarvittaisiin ainakin seuraavista aiheista:

- Miten esteettömyyden vaikutusten kokonaistaloudellista tarkastelua voitaisiin kehittää sekä teoreettisesti että käytännön tasolla?
- Miten sosiaalitoimen asiakastietoja hyödynnettäisiin parhaiten liikkumisympäristön suunnittelussa? Mitkä tiedot on järkevää viedä paikkatietojärjestelmään? Miten hyvin

¹¹ Näin saatu tieto kertoo silti ainoastaan kunnallisten palveluiden piirissä olevien tilanteen. Esimerkiksi Hämeenlinnassa on laskettu, että 75 vuotta täyttäneistä 24 % on kunnallisten vanhuspalveluiden piirissä. Sen sijaan kunnan koko vanhusväestön tilannetta kuvaavaa tietoa ei edelleenkään ole saatavana.

¹² Esteettömyyden toteuttaminen onnistuu parhaiten uusia kohteita rakennettaessa. Suomessa vain pieni osa rakentamisesta on uudisrakentamista; valtaosassa tapauksia lähtökohtana ovat siis valmiiksi rakennetussa ympäristössä toteutettavat muutokset, joiden toteuttamiseen tarvitaan uskottavat perusteet.

sosiaalitoimen asiakastietojen pohjalta voi tehdä päätelmiä koko ikäluokan toimintakyvystä?

- Miten kodinhoitajien ja heidän asiakkaidensa havainnot ympäristön puutteista saataisiin koottua suuntaamaan esimerkiksi kunnossapidon ja talvihoidon priorisointia? Tämä edellyttäisi toiminnan kokeilemista käytännössä.
- Miten sosiaalitoimen tekemien ikääntyneiden toimintakyvyn mittausten tulokset voitaisiin hyödyntää jalankulkuympäristön ja joukkoliikenteen esteettömyyden tarpeellisuuden perustelussa? Esimerkiksi jotkin RAVA13-mittauksen osa-alueet voivat olla hyödyllisiä liikkumisympäristöön kohdistuvien tarpeiden määrittelyssä, vaikka lopullinen RAVA-indeksi ei tähän tarkoitukseen soveltuisikaan. Myös vanhusten luo tehtävien ennaltaehkäisevien kotikäyntien yhteydessä olisi mahdollista kerätä tietoa liikkumisympäristöön liittyvistä ongelmista ja muutostarpeista aivan samoin kuin nykyisellään kerätään tietoa asuntoon kohdistuvista muutostarpeista. Näitä tietoja olisi mahdollista käyttää liikkumisympäristön suunnittelun taustamateriaalina ja esteettömyyttä parantavien toimenpiteiden taloudellisten hyötyjen laskemisen apuna.

Erittäin kiinnostavan aiheen pienemmälle jatkotutkimukselle muodostaa Eteläisissä tehtyjen haastattelujen uusintakierros esimerkiksi kolmen tai kuuden kuukauden kuluttua kaupan sulkeamisesta. Tällöin olisi mahdollista seurata, miten aiemmin kyläkaupassa asioineet ikäihmiset ovat sopeutuneet muutokseen, pitivätkö tässä työssä tehdyt oletukset kyläkaupan lopettamisen vaikutuksista paikkansa ja miten pidentyneistä kaupp- ja postimatkoista aiheutuneet kustannukset todellisuudessa ovat kohdentuneet.

¹³ RAVA™ -järjestelmään kuuluva toimintakykymittari on työkalu, jonka avulla arvioidaan yksittäisen vanhuksen toimintakykyä sekä päivittäisen avun ja palvelun tarvetta. Syntyy käsitys siitä, mistä toimista vanhus selviytyy itsenäisesti, ja missä hän tarvitsee apua. Arviointia varten kerätään tietoa mm. vanhuksen liikkumisesta, pukeutumisesta, syömisestä, hygienianhoidosta, mielialasta ja muistista.

Lähteet

- Erilaisuus on normaalia. Etelä-Suomen läänin vammaispoliittinen ohjelma vuosille 2003–2006. 2002. Etelä-Suomen lääninhallituksen julkaisuja 65. Helsinki.
- Hauhon palvelut avuksi ikääntyessä. Hauhon kunnassa ikääntyneille jaettava opaskirja.
- Hauhon vanhustyön suunnitelma 2004–2008. Hauhon kunta.
- Hauhon viimeinen kyläkauppa lopettaa. Hämeen Sanomat perjantaina 28.1.2005.
- Hämeenlinnan kaupungin paikkatietoselvitys. Loppuraportti 22.9.2004. Sito.
- Hämeenlinnan kaupungin vanhuspoliittinen strategia ja palvelujen kehittämisohjelma vuosille 2002–2007. 2001.
- Hämeenlinnan kaupungin ydinkeskustassa asuvien ikäihmisten palvelutarveselvitys 2003. Hämeenlinnan kaupunki/Seija Tamminen.
- Hämeenlinnan seudun joukkoliikenteen jatkosuunnittelu. Esitys palveluliikenteen järjestämisestä. Osa B Maaseutumainen palveluliikenne. Liidea Oy:n raportti.
- Kohti esteetöntä liikkumista. Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategia. Ohjelmia ja strategioita 2/2003. Liikenne- ja viestintäministeriö.
- Martelin Tuija, Sainio Päivi ja Koskinen Seppo. 2004. Ikääntyvän väestön toimintakyvyn kehitys. Ss. 117-131. Teoksessa: Ikääntyminen voimavarana. Tulevaisuusselonteon liiteraportti 5. Valtioneuvoston julkaisusarja 33/2004. Verkkoversio <http://www.vnk.fi/tiedostot/pdf/fi/90437.pdf>
- Palveluliikenteen laatu-, vaikuttavuus- ja käyttäjätutkimus. 2004. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 42/2004.
- Ruonakoski, Annamari. 2004. Sujuvampi arki ikääntyville. Yhdyskuntien suunnittelu, rakentaminen ja ylläpito väestön ikääntyessä. Suomen Kuntaliitto. Helsinki 2004.
- Tieliikenteen ajokustannukset 2000. Suunnitteluvaiheen ohjaus. 2001. Tiehallinto. Helsinki 2001.
- Vaarama, Merja. 2004. Ikääntyneiden toimintakyky ja hoivapalvelut – nykytila ja vuosi 2015. Ss. 132-198. Teoksessa: Ikääntyminen voimavarana. Tulevaisuusselonteon liiteraportti 5. Valtioneuvoston julkaisusarja 33/2004. Verkkoversio <http://www.vnk.fi/tiedostot/pdf/fi/90437.pdf>
- Vepsäläinen, Mia ja Hiltunen, Mervi Johanna. 2001. Liikkumisen arkea Muu-Suomessa. Liikenteen ja tienpidon sosiaalinen ja alueellinen tasa-arvo. Joensuun yliopisto - maantieteen laitos. Julkaisuja No 9. Joensuu 2001.

Yhteiskunnallisten kuljetuspalvelujen kehittäminen 2003. 2002. Liikenne- ja viestintäministeriö.

Sosiaalihuoltolain mukaiset taksimatkat Hauholla:

<http://www.hauho.fi/html/petula/2004/22011700.0/index.htm>

Laskelmissa käytetyt kustannustiedot

Laitoshoido, koti- ja tukipalvelut

Pitkäaikaisesta laitoshoidosta perittävät maksut ovat tulosidonnaisia. Tässä esitetyt asiakasmaksut edustavat keskimääräisiä maksuja. Maksu voi olla enintään 80 % hoidettavan kuukausitulosta sillä edellytyksellä, että hoidettavan henkilökohtaiseen käyttöön jää vähintään 80 euroa kuukaudessa. Yksittäisten henkilöiden kohdalla maksu voi vaihdella huomattavasti.

Kotihoiton myöntämiseen ja siitä perittäviin maksuihin vaikuttavat mm. toimintakyky, jota arvioidaan Rava-pisteytyksellä, sekä avunsaajan tulot. Avuntarpeen perusteella laaditaan asiakaskohmainen hoito- ja palvelusuunnitelma. Runsas palvelujen käyttö voi tulla asiakkaalle kalliimmaksi kuin laitosasuminen.

Hauho

Kotipalvelukäynti (tilapäinen apu)

Hauholla tehdään myös yökäyntejä, mikä vaikuttaa keskihintaan.

Kunnan tuotantokustannus keskimäärin (bruttokustannus) v. 2003: 30,90 euroa

Asiaksmaksu: 7,00 euroa

Kunnan nettokustannus: 23,90 euroa

Avun tarve, tulot ja perheen koko vaikuttavat säännöllisestä kotihoitoavusta perittävän kuukausimaksun suuruuteen.

Palveluseteli ei ole käytössä.

Ateriapalvelu

Bruttokustannus kunnalle 7,73 €/ateria

Asiaksmaksu 5,50 €/ateria

Nettokustannus 2,23 €/ateria

Aterioita toimitetaan keskimäärin 35 kpl päivässä.

Muiden tukipalvelujen hintoja asiakkaalle:

Pyykkipalvelu 5 € koneellinen.

Asiointipalvelu 5 € kerta.

Siivouspalvelu 21 € / tunti

Sosiaalihuoltolain perusteella myönnettyt taksimatkat

Hauholla taksi veloittaa matkustajalta omavastuusuuden ja jäljelle jäävän osuuden kunnalta.

Kunnalta veloitettu hinta oli lokakuussa 2004 keskimäärin 25,70 euroa / matka.

Asiakkaalta veloitettu hinta vastaa bussimatkan hintaa, joka vaihtelee matkan pituudesta riippuen.

SHL-matkojen vuosikustannus on yhteensä noin 8000 euroa.

Matkoja sai 28 asiakasta (marraskuussa 2004), jolloin keskimääräinen vuosikustannus oli 286 € / asiakas. Asiakkaista 83 % oli 65 vuotta täyttäneitä.

Vammaispalvelulain perusteella myönnettyt taksimatkat

Hauholla taksi veloittaa matkustajalta omavastuusuuden ja jäljelle jäävän osuuden kunnalta.

Kunnalta veloitettu hinta oli lokakuussa 2004 keskimäärin 37,80 euroa / matka.

Asiakkaalta veloitettu hinta vastaa bussimatkan hintaa, joka on 3,60 euroa / 16 kilometriä vakiovuorolla (tai 6,00 euroa pikavuorolla).

VPL-matkojen vuosikustannus oli yhteensä noin 40 000 euroa.

Matkoja sai 32 asiakasta (marraskuussa 2004), jolloin keskimääräinen vuosikustannus oli 1 250 € / asiakas. Asiakkaista 37 % oli 65 vuotta täyttäneitä.

Vanhainkotipaikan kustannukset

Bruttokustannus noin 100 euroa/vrk

Asiakasmaksu noin 15 euroa/vrk

Nettokustannus 85 euroa/vrk

Nettokustannus vuodessa 31 025 euroa/paikka

Asiakasmaksu vuodessa 5 475 euroa/hlö

Hoivakotipaikan kustannukset

Bruttokustannus noin 100 euroa/vrk

Asiakasmaksu noin 30 euroa/vrk

Nettokustannus 70 euroa/vrk

Nettokustannus vuodessa 25 550 euroa/paikka

Asiakasmaksu vuodessa 10 950 euroa/hlö

Palveluasunnot

Hauhon palveluasunnot ovat normaaleja vuokra-asuntoja, palveluista maksetaan erikseen.

Hämeenlinna

Kotipalvelukäynti (tilapäinen apu)

Kunnan tuotantokustannus keskimäärin (bruttokustannus) v. 2004: 25,80 euroa

Asiakasmaksu: 7,50 euroa, enintään 30 € / päivä

Kunnan nettokustannus: 18,30 euroa

Palveluseteli

Setelin arvo 23 €

Hinta asiakkaalle 11 €

Kunnan osuus 12 €

Ateriapalvelu

Asiakasmaksu 5,50 €/ateria

Asiakasmaksu kattaa koko ateriapalvelun kustannukset.

Sosiaalihuoltolain perusteella myönnettyt taksimatkat: 4 tai 8 matkaa

Kunnalta veloitettu hinta oli vuonna 2004 keskimäärin 8,07 euroa / matka (nettohint).

Asiakkaalta veloitettu hinta vastaa bussimatkan hintaa, joka on 2,40 euroa.

SHL-matkojen vuosikustannus kunnan budjetissa on yhteensä noin 47 300 euroa.

Vammaispalvelulain perusteella myönnettyt vammaisten/vaikeavammaisten taksimatkat: 8 tai 18 matkaa

Kunnalta veloitettu hinta oli lokakuussa 2004 keskimäärin 12,33 euroa / matka.

Asiakkaalta veloitettu hinta vastaa bussimatkan hintaa, joka on 2,40 euroa.

VPL-matkojen vuosikustannus on Hämeenlinnassa yhteensä noin 405 000 euroa.

Matkoja sai 669 asiakasta (2004), jolloin keskimääräinen vuosikustannus oli 605 €/asiakas. Asiakkaista 75 % oli 65 vuotta täyttäneitä.

Vanhainkotipaikan kustannukset

Bruttokustannus noin 96 euroa/vrk

Asiakasmaksu keskimäärin 21 euroa/vrk

Nettokustannus (kunta) 75 euroa/vrk

Nettokustannus vuodessa (kunta) 27 156 euroa/paikka

Asiakasmaksu vuodessa 7 665 euroa/hlö

Palvelutalopaikan kustannukset

Bruttokustannus noin 70 euroa/vrk
 Asiaksmaksu keskimäärin noin 30 euroa/vrk
 Nettokustannus 40 euroa/vrk
 Nettokustannus vuodessa 14 600 euroa/paikka
 Asiaksmaksu vuodessa 10 950 euroa/hlö

Ajoneuvo- ja aikakustannukset henkilöautolle asiointimatallaAjoneuvokustannus henkilöautolle: 23,9 senttiä/km

Ajoneuvokustannuksia ovat ajoneuvon pääoma-, hallinto- ja käyttökustannukset. Kustannukseen sisältyvät mm. polttoainekustannukset, auto- ja polttoaineverot sekä auton kulumisesta aiheutuvat kustannukset. (Yksi → ajokustannusten komponenteista. Muuttuvia ajoneuvokustannuksia ovat polttoaine-, korjaus, huolto-, voiteluaine- ja rengaskustannukset. Kiinteitä ajoneuvokustannuksia ovat pääoman poisto- ja korkokustannukset sekä ylläpito- ja hallintokustannukset.) Yksityiskäytössä olevien henkilöautojen osalta on jätetty pois se osa pääomakustannuksista, jonka ei oleteta olevan sidoksissa ajosuoritteeseen. Työssä on käytetty liikenne- ja viestintäministeriön vahvistamaa kustannusarviota henkilöauton ajoneuvokustannuksista kilometriä kohden. Vrt. kilometrikorvaus oman auton käytöstä yhden matkustajan kanssa 0,41 euroa vuonna 2005.

Aikakustannus henkeä kohden 4,07 euroa/tunti

Aikakustannus on ajan arvostukseen perustuva kustannuserä, toisin sanoen sen ei voida osoittaa käytännössä vähentävän henkilön käytettävissä olevia tuloja. Tämän verran arvioidaan henkilön olevan valmis keskimäärin maksamaan, jos hän voisi säästää tunnin asiointiliikkumiseen käyttämänsä aikaa. Myös aikakustannus on liikenne- ja viestintäministeriön vahvistama. Kustannus on laskettu koskemaan liikenteessä kulutettua aikaa, mutta tässä sen käyttö on laajennettu koskemaan koko asiointimatkaa. Laskelmissa aikakustannus on otettu huomioon vain asiointin hoitavan tai siinä avustavan omaisen osalta, ei apua tarvitsevan vanhuksen osalta.

Hyvä vastaanottaja,

Tällä kyselyllä halutaan selvittää ikääntyvien ja ikääntyneiden asukkaiden palveluiden tarvetta ja liikkumismahdollisuuksia alueella, jolta vuoden 2004 alussa lakkautettiin päivittäistavarakauppa Valintatalo. Kysely on osoitettu lähinnä **65-vuotiaille ja sitä vanhemmille** asukkaille Hämeenlinnan Asemanseudulla. Myös muiden ikäryhmien havainnot liikkumisympäristön puutteista otetaan tutkimuksessa huomioon (kysymykset 9 - 10).

Kyselyn tietoja käytetään liikkumisympäristössä ja liikkumispalveluissa tarvittavien parannusten kartoittamiseen. Niiden suhteen paikalliset asukkaat ovat parhaita asiantuntijoita, ja siksi vastauksenne on meille tärkeä. Vaikka ulkona liikkumisessa ei omalla kohdallanne olisikaan ongelmia, olette ehkä huomanneet epäkohtia, jotka haittaavat muita liikkujia. Tämäkin tieto on meille arvokasta.

Kysely on osa Hämeenlinnan ja Hauhon alueella tehtävää tutkimusta, jossa selvitetään liikkumismahdollisuuksien vaikutuksia ikääntyneiden palveluiden tarpeeseen. Tutkimuksen toteuttavat yhteistyössä Linea Konsultit Oy ja Sosiaalikehitys Oy. Tutkimus kuuluu liikenne- ja viestintäministeriön Esteettömän liikkumisen Elsa-tutkimusohjelmaan (www.elsa.fi), ja sen rahoittavat liikenne- ja viestintäministeriö sekä sosiaali- ja terveysministeriö. Lisätietoja tutkimuksen toteutamisesta antavat Riitta Kinnunen, puh. 628 1523 ja Annamari Ruonakoski, puh. 09 - 720 642 68.

Pyydämme teitä palauttamaan kyselylomakkeen oheisessa kirjekuoressa postiin **15.10.2004 mennessä**. Postimaksu on maksettu puolestanne. Vastaukset käsitellään luottamuksellisesti ja tulevat vain tutkijoiden tietoon.

Kiitos jo etukäteen vastauksestanne!

Annamari Ruonakoski
Linea Konsultit Oy

Riitta Kinnunen
Sosiaalikehitys Oy

Ympyröikää valitsemanne vastausvaihtoehdon numero tai kirjoittakaa vastauksenne siihen varattuun tilaan. Voitte kirjoittaa vastauksenne kysymyksen viereen, jos mikään vastausvaihtoehdoista ei vastaa teidän tilannettanne. Jatkakaa tarvittaessa paperin kääntöpuolelle.

LIKKUMINEN JA ASIOINTI

1. Viipurintien ja Hämeentien risteyksessä sijaitsi aikaisemmin lähikauppa Valintatalo, joka lopetti toimintansa vuoden 2004 alussa. **Miten hoiditte kauppa-asioinnin ennen Valintatalon lakkauttamista?**

1. hoidin kauppa-asioinnin pääasiassa Valintatalossa
 2. hoidin kauppa-asioinnin pääasiassa muissa kaupoissa
 3. omainen tai läheinen hoiti kauppa-asioinnin puolestani
 4. kaupungin kotipalvelu hoiti kauppa-asioinnin puolestani
 5. kauppias toi tilaamani ostokset kotiini
 6. hoidin kauppa-asioinnin muulla tavoin, miten?
-

2. **Miten kauppa-asioittenne hoito muuttui Valintatalon lakkauttamisen vaikutuksesta?**

1. on sujunut yhtä hyvin kuin aikaisemmin
2. vaikeutui hieman
3. vaikeutui paljon
4. vaikeutui niin paljon, että en voi enää asioida kaupassa omatoimisesti

3. **Onko päivittäisessä liikkumisessanne tapahtunut muutosta Valintatalon lakkauttamisen myötä?**

1. ei ole tapahtunut muutosta
 2. liikkuminen on lisääntynyt
 3. liikkuminen on vähentynyt
 4. liikkuminen on muuttunut muulla tavoin, miten?
-

4. Kuinka omatoimisesti pystytte liikkumaan ulkona**a) kesällä?**

1. tarpeen mukaan pitkiäkin matkoja
2. lähimpään kauppaan, pankkiin tms. saakka, noin kilometrin säteellä
3. pihan tai korttelin alueella
4. en liiku kodin ulkopuolella ilman apua
5. en liiku kodin ulkopuolella lainkaan

b) talvella?

6. tarpeen mukaan pitkiäkin matkoja
7. lähimpään kauppaan, pankkiin tms. saakka, noin kilometrin säteellä
8. pihan tai korttelin alueella
9. en liiku kodin ulkopuolella ilman apua
10. en liiku kodin ulkopuolella lainkaan

5. Kuinka usein liikutte ulkona omatoimisesti tai avustettuna**a) kesällä?**

1. yleensä päivittäin
2. muutamia kertoja viikossa
3. muutamia kertoja kuukaudessa
4. harvoin / en lainkaan

b) talvella?

5. yleensä päivittäin
6. muutamia kertoja viikossa
7. muutamia kertoja kuukaudessa
8. harvoin / en lainkaan

6. Miten pääasiassa hoidatte kauppa-asioinnit tällä hetkellä?

1. käyn Hätilässä sijaitsevilla kaupoilla
2. käyn kaupungin keskustassa sijaitsevilla kaupoilla
3. käyn etäämpänä sijaitsevassa kaupassa, missä? _____
4. omainen tai läheinen hoitaa kauppa-asioinnin puolestani
5. kaupungin kotipalvelu hoitaa kauppa-asioinnin puolestani
6. kauppias hoitaa kauppa-asioinnin puolestani
7. hoidan kauppa-asioinnin muulla tavoin, miten? _____

7. Jos käytte itse kaupassa, miten yleensä kuljette kauppamatkan?

1. kävellen
2. rollaattorin avulla
3. pyörätuolilla
4. polkupyörällä
5. ajan itse autoa
6. omaisen tai läheisen kyydillä autolla
7. taksilla
8. käyttäen palveluliikennettä (palvelulinja-auto Seiska)
9. linja-autolla
10. muulla tavoin, miten? _____
11. en käy itse kaupassa

8. Entisen Valintatalon vierellä olevaan rakennukseen on tullut Kipari-kioski. Kuinka usein asioitte kioskilla?

1. käyn kioskilla viikoittain
2. käyn kioskilla silloin tällöin
3. käyn kioskilla harvoin
4. en käy kioskilla lainkaan

EPÄKOHDAT LIIKKUMISYMPÄRISTÖSSÄ

9. Jos ajattelette kulkureittiä kodistanne kauppaan, pankkiin, postiin, terveyskeskukseen jne., mitkä asiat tai kohdat reitin varrella vaikeuttavat liikkumista? Ympyröikää kaikki liikkumista haittaavat asiat.

1. en ole huomannut liikkumista vaikeuttavia asioita ympäristössä

Jalankulkuympäristö:

2. liian lyhyt vihreä jalankulkuvalo liikennevaloristeyksessä, missä?

-
3. vilkasliikenteisen kadun ylittäminen, minkä kadun?

-
4. korkea reunakivi jalkakäytävän reunassa suojatien kohdalla

5. pihan tai tienpinnan epätasaisuus

6. pitkä kävelymatka kauppaan tai muihin palveluihin

7. ylämäki / alamäki

8. levähdyspaikkojen puuttuminen

9. pihan tai tien heikko valaistus pimeällä

10. liukkaus talvella

11. auraamaton kulkutie tai lumieste talvella

Liikenneyhteydet:

12. pitkä kävelymatka linja-autopysäkille kotoa tai määränpäässä

13. istuimen puuttuminen linja-autopysäkiltä

14. harvat linja-autovuorot

15. epäselvät linja-auton aikataulut

16. vaikeus nousta linja-autoon

17. linja-autokyydin liian kallis hinta

18. vaikeus tilata taksi

19. taksikyydin liian kallis hinta

20. vaikeudet kulkea rollaattorin kanssa autokyydillä

Rakennukset:

21. hissien puuttuminen kotitalosta

- 22. kulkeminen ulos/sisään kotitalossa (rappuset, kynnykset, ulko-oven avaaminen)
- 23. kulkeminen sisään/ulos kaupassa, pankissa, postissa tms.

Ympäristön turvattomuus:

- 24. häiritsevästi käyttäytyvät ihmiset (humaltuneet, nuorisojengit tms.)
- 25. levoton tai meluisa ympäristö

Muu tekijä:

- 26. en ole varma, selviydyinkö ilman apua tai saanko apua sitä tarvitessani
- 27. muut ongelmat:

- 10. **Mitkä olisivat tärkeimmät parannukset liikkumisympäristössä, jotka edistäisivät liikkumistanne nyt tai tulevaisuudessa?**

TAUSTATIETOJA

11. Vastaajan ikä

_____ vuotta

12. Vastaajan sukupuoli

- 1. mies
- 2. nainen

13. Keitä asuu kanssanne?

- 1. asun yksin
- 2. puoliso
- 3. puoliso ja lapsi/lapset
- 4. lapsi / lapsen perhe

muu asumismuoto, mikä? _____

14. Puolison ikä

_____ vuotta

15. Millainen on avuntarpeenne tällä hetkellä? Merkitkää käyttämänne palvelut, myös yksityisiltä palveluntarjoajilta ostamanne palvelut. Voitte valita useita vaihtoehtoja.

1. kodinhoito
2. kotisairaanhoido
3. ateriapalvelu
4. kuljetuspalvelu (taksiliput)
5. siivouspalvelu
6. saunapalvelu
7. pyykipalvelu
8. turvapuhelin
9. saattoapu
10. päiväkeskustoiminta
11. säännöllinen lyhytaikaishoito vuodeosastolla
12. muu palvelu, mikä? _____
13. en ole kotihoidon enkä tukipalveluiden piirissä

16. Onko avuntarpeenne muuttunut tämän vuoden aikana?

1. ei
2. on lisääntynyt
3. on vähentynyt

17. Toivoisitteko saavanne enemmän apua/palveluita?

1. en
2. kyllä, mitä palvelua?

Teemme lokakuun aikana tarkentavia haastatteluja muutamille kyselyyn osallistuneille. Jos olette käytettävissä mahdolliseen haastatteluun, pyydämme merkitsemään rastin tähän _____ ja yhteystietonne alla oleville viivoille. Haastattelu voidaan toteuttaa toiveidenne mu-

kaan joko kotonanne tai puhelimitse. Yhteystiedot tulevat vain tutkimuksen tekijöiden tietoon.

Myös muut vastaajat voivat halutessaan antaa yhteystietonsa vastanneiden kesken järjestettävää arvontaa varten. Arvonnän voittaja saa palkinnoksi viisi pakettia kahvia.

Nimi: _____

Osoite: _____

Puhelinnumero: _____

Kiitokset vastaamisesta!

Liite 3**Erikseen haastatellut viranhaltijat ja muut toimijat**

Aalto Raili, Aallon kyläkaupan omistaja, Hauho (9.11.04)
Kemppainen Leena, vanhustyönohjaaja, Hauho (12.1.05)
Laaksonen Keijo, palvelulinjan kuljettaja, Hämeen Linja Oy (3.11.04)
Laakso Esko, palvelulinjan kuljettaja, Vekka Liikenne Oy (9.11.04)
Lehtimäki Vuokko, kehittämisspäälikkö, Hämeenlinna (20.1.05)
Lepistö, Rauno, tekninen johtaja, Hauho. (28.12.04)
Ojanen Kaija, vs. asemakaava-arkkitehti, Hämeenlinna (19.11.04)
Rinne Hannu, Hämeenlinnan vammaisneuvoston pj. (2.11.04)
Sainio Hannu, katuinsinööri, Hämeenlinna (19.11.04)
Tamminen Seija, projektipäälikkö, Hämeenlinnan perusturvavirasto (19.11.04 klo 10.30)
Torvinen Anna-Liisa, Hämeenlinnan vanhusneuvoston pj. (9.11.04)
Vasama Markku, katupäälikkö, Hämeenlinna (19.11.04 klo 9.30)
Vekka Tapio, Vekka Liikenne Oy, puhelinhaastattelu
Yli-Aho Jukka, Kauppa-Apu (puhelinhaastattelu 8.11.04)

Pysäkki, kaupungin ja seurakunnan kohtaamispaikka ja vapaaehtoistyön keskus:

Kulusjärvi Kirsti, vapaaehtoinen, puhelinhaastattelu 16.11.04
Mikola Leena, akuuttiavun välitys, puhelinhaastattelu 16.11.04
Pasma Marko, diakoni, puhelinhaastattelu 16.11.04

Ryhmähaastattelu:

Hämeenlinnan Asemanseudulla toimivat kodinhoitajat:
Jokinen Arja, kodinhoitaja (ryhmähaastattelu 9.11.04)
Mattila Mirja, kodinhoitaja (ryhmähaastattelu 9.11.04)
Pihalehto Tarja, kodinhoitaja (ryhmähaastattelu 9.11.04)

- 2005: 1 Mielenterveyden häiriöt työkyvyttömyyseläkkeen syynä - ajatuksia ehkäisystä, hoidosta ja kuntoutuksesta.
ISBN 952-00-1593-0
ISBN 952-00-1678-3 (PDF)
- 2 Anna-Liisa Salminen, Pirjo-Liisa Kotiranta. Eletään hyvää elämää. Itse. Kansallinen ITSE-hanke apuvälineosaamista ja –palveluja kehittämässä.
ISBN 952-00-1611-2
ISBN 952-00-1612-0 (PDF)
- 3 Asko Ranta. Selvitys maahanmuuttajien mielenterveyspalvelujen tarpeesta ja saatavuudesta. (Julkaistaan ainoastaan verkossa www.stm.fi)
ISBN 952-00-1666-X
ISBN 952-00-1667-8 (PDF)
- 4 Erkki Paara. Vammaispalvelujen järjestäminen ja osaaminen. Selvitys vammaislakien yhdistämisestä.
ISBN 952-00-1636-8
ISBN 952-00-1637-6 (PDF)
- 5 Työsuojelustrategian seurantaraportti 2004.
ISBN 952-00-1699-6
ISBN 952-00-1700-3 (PDF)
- 6 Helena Piirainen et al. Työterveyshuollon ammattihenkilöiden ja asiantuntijoiden koulutus ja käyttö vuonna 2003.
ISBN 952-00-1701-1
ISBN 952-00-1702-X (PDF)
- 7 Petri Virtanen, Jarkko Tonttila. Palvelujärjestelmä toimivaksi. Seutukunnallisten kehittämishankkeiden ja terveydenhuollon palvelujärjestelmän kehittämiskokeilujen arviointi.
ISBN 952-00-1707-0
ISBN 952-00-1708-9 (PDF)
- 8 Asko Suikkanen, Ritva Linnakangas, Minna Harjajärvi, Maria Martin. Kokeilusta KIPINÄÄ. Keski-ikäisten pitkäaikaistyöttömien kuntoutuskokeilun arviointi.
ISBN 952-00-1722-4
ISBN 952-00-1723-2 (PDF)
- 9 Hanna Jurvansuu, Pekka Huuhtanen. Työolojen kehitys työsuojeluhallinnon painoalueilla 1997-2003.
ISBN 952-00-1719-4 (nid.)
ISBN 952-00-1726-7 (PDF)
- 10 Olli Oosi, Petri Virtanen, Jarkko Tonttila. Työ tekijäänsä kiittää. Työolojen kehittämishankkeiden arviointi.
ISBN 952-00-1746-1 (nid.)
ISBN 952-00-1747-X (PDF)
- 11 Anna-Mari Ruonakoski, Sakari Somerpalo, Juha Kaakinen, Riitta Kinnunen. Esteettömyys ja ikääntyneiden palvelutarve.
ISBN 952-00-1750-X (nid.)
ISBN 952-00-1751-8 (PDF)